REPORT OF FACT-FINDING VISIT: 5-6 NOVEMBER 2001
MONTREAL

PREPARED FOR THE SENATE STANDING COMMITTEE
ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

Varner, Office of Senator Forrestall, Mr. Gary Smith, Mr. Robin Hay, Office of Senator Meighen, Ms Veronica Morris, Office of Senator Kenny.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 31, 2001, the committee proceeded to its introductory survey of the major security and defence issues facing Canada with a view to preparing a detailed work plan for future comprehensive studies. *(See Issue No. 1, Monday, July 18, 2001, for the full text of the Order of Reference.)*

The committee proceeded to consider a draft report.

At 3:30 p.m., the committee suspended its sitting.

At 3:45 p.m., the committee resumed its sitting in room 172-E.

It was moved by the Honourable Senator Banks, — That the report be adopted subject to editorial changes to correct semantics, syntax and grammar and that the Chair be delegated the responsibility of choosing a title.

The question being put on the motion it was adopted in the affirmative

At 5:15 p.m., the committee suspended its sitting.

At 5:20 p.m., the committee resumed its sitting in the absence of staff.

It was moved by the Honourable Senator Banks, — That the committee include the reports of the fact-finding trip to Montreal; Vancouver, Victoria and Winnipeg; Halifax and Fredericton; and Washington as appendices to the committee proceedings of February 18, 2002.

The question being put on the motion it was adopted in the affirmative

At 5:40 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

conseiller en sécurité; Joe Varner, du bureau du sénateur Forrestall; Gary Smith et M. Robin Hay du bureau du sénateur Meighen, et Mme Veronica Morris, du bureau du sénateur Kenny.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 31 mai 2001, le comité poursuit l'étude préliminaire des principales questions de défense et de sécurité qui touchent le Canada en vue de la préparation d'un plan de travail détaillé pour des études plus poussées. *(Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule nº 1 du lundi 18 juillet 2001.)*

Le comité poursuit l'examen du rapport préliminaire.

À 15 h 30, la séance est suspendue.

À 15 h 45, la séance reprend dans la pièce 172-E.

Il est proposé par l'honorable sénateur Banks — Que le rapport soit adopté sous réserve de modifications de pure forme pour en corriger la sémantique, la syntaxe et la grammaire et que le président soit chargé de choisir un titre.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 17 h 15, la séance est suspendue.

À 17 h 20, la séance reprend en l'absence du personnel.

Il est proposé par l'honorable sénateur Banks — Que le comité annexe le rapport du voyage d'étude à Montréal; Vancouver, Victoria et Winnipeg; Halifax et Frédéricton; et Washington au compte rendu des délibérations du comité du 18 février 2002.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 17 h 40, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

La greffière du comité,

Barbara Reynolds

Clerk of the Committee

MONTREAL DORVAL AIRPORT

Staff Sergeant Charles Castonguay demonstrated an ion scanner, a small portable piece of equipment which can be used to detect the presence of explosives or drugs inside closed containers, such as packages or luggage. While ion scanners are heavily used by Customs officers, the RCMP is the first police force to begin to use them.

Racial or ethnic profiling is not used to screen travellers at airports; instead, travellers are evaluated on the basis of their responses to questions, their body language, etc.

ORGANIZED CRIME

The RCMP mandate at airports is focused on the activities of organized crime and enforcement of the federal laws dealing with contraband, drugs, illegal migrants, Agriculture Canada, the proceeds of crime, copyright and patents, controlled substances, etc. There are RCMP organized crime units at the largest international airports. The largest, with staffs of 40 police officers, are based on Toronto and Montreal, while a 20-person unit is based on Vancouver.

The organized crime units include officials from other federal government departments. The Montreal unit includes:

- 40 police
- 1 criminal intelligence analyst
- 1 prosecutor
- 1 food inspector
- 1 Customs intelligence officer
- 1 immigration officer
- Special equipment includes an X-ray truck and the ion scanner.

The most common illegal drug intercepted at the airport is marijuana, followed by cocaine and ecstasy.

According to the Staff Sergeant, the unit could use another 20 members

Mr. Pierre-Paul Pharand, Acting Vice-President, Airport Authority

Mr. Pharand began by noting that not much had changed following the 1999 report on airport security by the Senate Transport Committee; this was precipitated by 11 September attacks in the United States. Despite tightened security, two major problems remained:

- Control of restricted area passes – while employees needing a pass are subject to a background check, a pass could be obtained even by those with a criminal record;
- Screening of passengers and baggage.

According to Mr. Pharand, the Airport Authority is responsible for all security except screening passengers and baggage, a task which the airlines contract out to a private security firm. The best and quickest way of improving airport security would be to make the Airport Authority responsible for screening.

- Under the Airport Authority security officers could do screening one day, traffic control the next and then inside work. Rotation would ensure that the staff on screening duty was more alert;
- In Quebec the pay for security officers is $11.00/hr, a lot more than the $7.00 paid in Ontario
- More interesting work and better pay should help reduce staff turnover.

Mr. Pharand believed that Transport Canada should not be responsible for both regulating air safety and screening passenger and baggage screening. The airport Authority would find it much easier to discipline or fire security officers who fell down on the job. Any extra costs of increased security should be incorporated into the price of the ticket.

ISSUING AND CONTROL OF PASSES

According to Mr. Pharand, security screening of all workers on the air side of the barriers is carried out by the RCMP and the Security Intelligence Service (CSIS) at the request of Transport Canada. The RCMP and CSIS report back to Transport Canada which then decides

whether or not to issue a pass. All told about 40-50 people are involved in the control of passes of which there are two kinds: blue for access to restricted areas inside; and, red for access to outside security areas. At any one time there are about 15,000 –17,000 passes in circulation, including some that have been lost by employees, or that have not been surrendered by employees when they left their jobs.

- The chip in the pass that allows the holder to pass through locked doors can be de-activated;
- Employees of employers with high rates of employee turnover can be given a pass good for only 1-3 years instead of the usual 5 year;
- Flight crew must now pass through security.

Control of those who work in, or in the vicinity of aircraft, is still too weak.

- Conditions for these passes should be made more strict; and,
- Passes should only be given to these workers if they agree to be subjected to random searches on entering or leaving the restricted area.

PHYSICAL SECURITY

NAVCANADA is responsible for security in the control tower.

The Airport Authority is responsible for 1st Response in the event of an incident. The response would be controlled from a special room.

- Emergency Response Room
- Airport Authority
- Representatives of police forces with separate communications
- Health official
- Public relations official

Mobile Command Post – a special truck has been outfitted as a mobile command post complete with small kitchen and bathroom and desks/communications for essential staff.

The airport security/intelligence bureau works to identify weak points in airport security and to evaluate potential threats.

A special committee on safety/security meets regularly to co-ordinate the work of police, NAVCAN, airport authority, airlines, etc., to exchange ideas about security weaknesses and possible threats, etc.

REPRESENTATIVES OF THE MONTREAL URBAN AND QUEBEC PROVINCIAL POLICE

The representatives of both the Montreal Urban police and the Sûreté du Québec praised the level of co-operation and co-ordination which existed between the three police forces. A RCMP Joint Task Force provided co-ordination and established the responsibility of each of the three forces in the event of different incidents/emergencies.

- The local district of the Montreal Urban Police had assigned officers to patrol inside and outside the terminal when the RCMP withdrew from policing in 1996. They enforced non-federal laws; the most common offences were possession of forbidden items and for making threats. (The costs of this policing and the costs of the additional policing made necessary by the attacks of 11 September, apparently absorbed by the Montreal Urban Community, seemed to be something of a sore point with the local police.)
- The role of the Sûreté du Québec was quite limited. It attached 6 officers to the RCMP Organized Crime Task Forces at the Dorval and Mirabel Airports and at the Port of Montreal. It also was responsible for patrolling the local highways leading to the airports and docks.

THE PORT OF MONTREAL

The breakfast briefing was given by Assistant Superintendent Mr. Pierre Droz of the RCMP with the assistance of criminal intelligence officers from the RCMP, Canadian Customs and the Montreal Urban Community police.

According to Superintendent Droz the most important policing was done by the small Organized Crime Task Force staffed by officers of the RCMP, the Sûreté du Québec and the Montreal Urban police.

- Very little was being done to control crime since the Port Police were disbanded. Only Customs officers are now actively trying to prevent crime;

- Most criminal offences – theft of containers, theft of contents - were not being reported by companies, hence there are no statistics.
- Security guards provided by company hired by Port Authority unarmed, no power of arrest and no intelligence capability. Probably easy for organized crime to penetrate (previous company with the contract had links to the Hell's Angels).

SOLUTIONS

- Develop a better understanding of crime in the Port
- Exchange information-intelligence nationally and internationally;
- Make an in-depth study of Crime and the Port
- Arrest and charge the leaders (i.e., the dominant crime family, many of whom work as checkers, or as inspectors, and even in security.)
- End union control over hiring, firing and assigning dock workers – stevedores and checkers. Checkers should not decide who unloads container. The union is "closed" to outsiders; applicants must be sponsored by insiders i.e., the dominant crime family and their friends, hence it is very difficult to infiltrate. **At present about 15% of stevedores have criminal records, 36.3% of checkers and fully 54% of the employees of Urgence Marine, the company with the contract to pick up garbage, do minor repairs and to operate the tenders servicing ships moored in open water outside the harbour.**
- Improve control at exits from the Port by having Port Authority re-establish check points to control truckers. At present it is too easy for Matticks family checkers to crowd a terminal in the early morning as a screen for the pick-up of contraband.

SUCCESSFUL TECHNIQUES

- Customs and police have tried inspecting a greater percentage of containers. By itself this does not necessarily work because criminals can re-route containers, and then conceal them until they have arranged to remove the contents or move the containers off Port property. All that is required is the complicity of two checkers – one to "loose" the container when it is un-

loaded from the ship and before it is sent to the customs shed, and another to help get the "hot" or "targeted" container out of the Port before its disappearance is noticed.

- Must develop better intelligence – network of contacts – which takes time and which requires a regular police force with an intelligence capacity;
- Customs receives manifests 72 hours before ship docks. Customs targets about 15-20 containers for detailed checking per day, based on the profile of the shipping company, the exporter and importer, and the stated contents of the container.
- Must give smugglers longer prison sentences – at present, men sentenced for smuggling contraband are back on the docks within a few months. (This goes back to the problem of union control of hiring and assignment of stevedores and promotion to checker– those with serious criminal records or who associate with known criminals or criminal organizations should be banned from Port property.)

THE LAND FORCE RESERVES (MILITIA)

There was no formal briefing session with the officers and-non commissioned officers of the 3rd Battalion of the Black Watch, but members of the Committee were able to speak to a number of them. Some of the points raised were the following:

- The local Militia is increasingly short of instructors, and consequently cannot quickly increase its numbers;
- Sending large numbers of a Militia unit to serve with regulars compromises the ability to train recruits and others;
- Reservists are not guaranteed jobs when they return from serving on missions because employers are not required by law to hold the job open;
- Why does it take longer to take on strength someone with previous experience in the Militia than a new recruit?
- Recruiting of officers and men impeded by centralization, generally inadequate promotional budgets and material. Very little effort is made to appeal to the idealism of young people or to attract young women to the infantry; it is also very difficult for local units to get permission to recruit on their own at local secondary schools, colleges and universities.

REPORT OF FACT-FINDING VISIT: 19-22 NOVEMBER 2001
VANCOUVER, VICTORIA AND WINNIPEG

PREPARED FOR THE SENATE STANDING COMMITTEE
ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

NOTES: TESTIMONY HEARD
IN VANCOUVER, VICTORIA AND WINNIPEG
19-22 NOVEMBER 2001

19 NOVEMBER 2001: MARITIME FORCES PACIFIC (MARPAC)

In his opening remarks Rear Admiral Fraser said that his principal task as the Commander of Maritime Forces Pacific was to prepare ships and men to participate in the war on terrorism. For this reason the Esquimalt base and the ships were under very high security as they prepared for the next deployment. A major step in the deployment was to screen about 700 officers and men to ensure that their training, mental and physical condition as well as family circumstances would meet the requirements for deployment abroad.

Captain (Navy) Harrison outlined the mission and capabilities of Maritime Forces Pacific and its 4,000 military and 2,000 civilian personnel. Their mission is first, to generate, employ, maintain and sustain balanced, combat capable, multi-purpose maritime forces and second, to provide Search and Rescue service in the Victoria Search and Rescue Region.

1. The core of the multi-purpose forces consists of a naval task group of up to three combat ships and a replenishment ship, supported as necessary by maritime air support and/or a submarine, capable of being deployed anywhere in the world.
    - The task group would be drawn from a force of 5 Halifax Class frigates, one Iroquois class destroyer, and one Protecteur class replenishment ship. In late 2002, a Victoria class submarine is expected to join the fleet.
    - 1 Canadian Air Division allocates 6 Sea King helicopters and 5 maritime patrol craft (Auroras) to support of the Maritime Forces Pacific. The helicopters can fly off the decks of the destroyer and frigates.

2. With these resources Maritime Forces Pacific carries out a number of roles and operations, including

- surveillance drawing on its own naval and air resources (the Aurora aircraft can only afford 2-3 patrols a week) as well as reports from the U.S., civilian ships and aircraft, remote sensing, etc.
- Support to other government departments (30 ship days to Fisheries and Oceans, 60 ship days, 25 Sea King and 800 Aurora hours to the R.C.M.P. as well as support to Immigration and to Customs).
- Asia-Pacific Engagement: even year deployments to the North Pacific, odd year, to the South Pacific and /or South East Asia. Deployment in support of UN sanctions against Iraq, peacekeeping in East Timor and the war on terrorism.
- Naval diplomacy. Visits by naval ships are used to develop diplomatic and trade as well as military relations.
- Search and rescue

3. Although the Victoria Search and Rescue Region, which includes British Columbia and its coast and off shore as well as the Yukon, is the smallest of the three (the others being Trenton and Halifax) in terms of physical size, it generates the largest number of missions and twice as many of the most serious missions (about 850 Category 1 missions, the most threatening to life, as opposed to about 400 cases for each of the other regions). Available for search and rescue are the following forces:

Maritime:

- Canadian Coast Guard Ships and Auxiliary
- Ships of Maritime Forces Pacific
- U.S. Coast Guard
- Vessels of Opportunity

Air:

- 442 Transport and Rescue Squadron with 3 Labrador helicopters and 6 Buffalo aircraft

- *Civilian air search and rescue volunteers*
- U.S. Coast Guard
- Aircraft of opportunity

Questions

- Current deployment to Arabian Sea expected to be for six months, but may be longer for some ships. Muslims/Pakistanis would be included if they formed part of the ships' complement.
- Search and Rescue Cormorants: the two already in Canada should be operational sometime in 2002. Reason for delays in delivery: there is a problem with the contractor about incomplete maintenance documentation.
- Interoperability. Canadian ships are can be integrated into a US Battle Group and frequently participate in joint exercises and missions. They are controlled by the Commander of Battle Group within the rules of engagement established by the Canadian government. The Commander assigns missions based on capabilities of Canadian ships and the parameters set by the government. Only Ottawa HQ can amend permissible missions, rules of engagement.
- Not all ships have their full complement of officers and men. The ranks of junior officers are particularly thin; some technical trades are very short-staffed.
- The current recruiting drive is going well, attracting potential officers; the signing bonus of $10,000-$20,000 is attracting the interest of technicians. Traditionally, very few Asians respond to recruiting drives, but there is no specific plan to recruit them either.
- While women are increasingly common shipboard and serve as junior officers, no woman is in command of a ship – it takes about 22 years to train an officer for promotion to Captain in the Navy.
- Search and rescue at sea is very expensive but unlike land missions, no effort is made to recover costs from those whose reckless behaviour has got them into trouble.
- When the Navy aids other government departments, it offers the ships and/or aircraft, crews and training to board and take control of a ship from the sea or air, but its officers

have no powers of arrest. Operations tend to be complex. They might start as a search and rescue mission and later involve immigration (migrants) or the R.C.M.P. (drugs).

The Committee toured HMCS Algonquin and was briefed on the combat capability of a task group.

Command and Control of the Task Group is exercised by the Commander and a staff of about 31 on board the destroyer Iroquois which has a complement of 280. The Commander and staff must plan on a world-wide basis and integrate the work of the destroyer, two frigates and a replenishment ship plus the helicopters and possibly a submarine.

Air War: the Task Group is equipped with radar and missiles capable of engaging aircraft at a range of up to 80 Km.

Electronic War: the Task Group is equipped to locate enemy vessels and aircraft, to jam their electronic systems, and to mislead and draw off their missiles;

Anti-Surface War: the deck gun has a range of about 8 Km while the Harpoon missile has a range of about 70 Km.

Anti-submarine War: the Task Force is equipped both to work with and to hunt submarines with a combination of sonar locators and torpedoes.

Sea King helicopters and the Auroras act as the eyes of the Task Group extending its defensive zone and allowing it to engage targets far beyond its normal range.

The Task Group also plays an important diplomatic role and a role in the environmental policing of the oceans.

Since the Navy is short about 1,000 officers and men, its personnel must spend more time at sea- 60% at sea and 40% on land - than other NATO Navies which split their time 50%-50%.

Questions

- The ships of the Task Group are designed to resist Nuclear, bacteriological and chemical warfare
- The Navy has a one-in-three-system of deployment, one deployed, one preparing for deployment, and one being outfitted. As a result, a ship's crew are not supposed to deploy in the year following their return.
- The Navy only budgets for enough fuel for 60 sea days a year, other NATO countries spend 125 days at sea. Next year, however, it might spend as much as 240 days at sea.
- Only 60 % of the fleet can be kept at the highest level of readiness.

Captain Pile briefed the Committee on the role of the Reserves in manning the Maritime Coastal Defence Vessels of which there were 6 on the West coast and 6 on the East coast. With the exception of two Regular Force technical experts, these vessels are manned and officered (38 Reservists including the Captain) by reservists from across Canada who are on 3month-3 year contracts. They are very versatile and can be easily given different configurations i.e., they can be equipped with weapons, to conduct Route Surveys and inspection of objects on the sea floor, and as the Ready Duty Ship for Search and Rescue.

The Navy has implemented the Total Force concept, expecting the same standards, expectations, level of leadership and professionalism from Reservists and Regulars alike.

Questions

- Three levels of Reserve pay: Class A for those serving an evening a week and the occasional week-end; Class B, manning coastal vessels on contract; Class C, on full-time call out doing the job of a regular. In April 2002, deployability will distinguish between Classes B and C. Those who are deployable will receive 100% of the Regular pay, as opposed to 85%.

- There are two reasons for delays in taking on Reservists: if the applicant has a criminal record and where the applicant has previous service and the records must be searched before an offer is made. Cutbacks have reduced the staff available to search records.
- Generally Captain Pile, like other officers, is opposed to US style legislation governing Reservists: major employers will give time off, even "top up" Naval pay, but smaller employers might be disinclined to hire Reservists if they had to hold the job open.
- Major problems: shortage of staff – could only man 5 of the 6 vessels; training; lack of at sea time for training. Most at sea days are allocated to training officers.

QUALITY OF LIFE

The recent pay increases and the adoption of an allowance for Post Living Differentials have done a lot to improve morale.

The tempo of Operations is now the major source of complaint instead of pay and allowances. It is having an impact on morale, stress (individual and family), physical health and group cohesiveness. The 60%-40% time-on-ship to time-on-shore shore ratio does not apply to navy reservists who spend much more of their time at sea.

Generally speaking, the Reservists spoken to had high praise for their training and for life in the Navy. Newcomers found family housing very expensive.

Visit to 443 Squadron, Esquimalt

443 Squadron is supposed to have 6 Sea King helicopters to support Maritime Forces Pacific, but one is unavailable.

- The mission of 443 Squadron is to provide a "helidet" or helicopter detachment to each high readiness ship. On the West Coast there are therefore three helicopter detachments each consisting of a serviceable helicopter, two crews of 4 personnel, and 11 maintenance personnel.
- Because of its age and the way its electronics were designed and installed, the Sea King requires 30 hours of maintenance for every hour of flight.

407 Squadron, Comox

The Committee was briefed about the responsibilities of Squadron 407 which operates Aurora Maritime Patrol Aircraft out of Comox, B.C. The Aurora aircraft are being upgraded one-at-a-time, a project which will give them state-of-the-art electronics and which should be finished by the end of the decade.

- Aircrew, not contract workers, are responsible for maintaining the Auroras. This is considered more effective and efficient and is also good for morale.
- The Auroras fly surveillance patrols lasting for 6-8 hours to counter smuggling of contraband, to monitor shipping for compliance with environmental regulations, and to report the location of driftnets and their mother ship.
- The Auroras are also responsible for Northern Patrols, but the frequency of these patrols has been reduced to save money.
- The Auroras play an essential role in Search and Rescue missions because of their ability to search vast expanses of ocean.

Questions

- To ensure the interoperability of aircraft and crews – their ability to work with allies – some training has to be conducted in other locations.
- Because of budgetary restrictions, the pilots of the Auroras fly only 400 hours a year, close to the minimum number of hours necessary to maintain their competence and confidence.
- The shortage of airworthy helicopters limits pilots to 300 hours flying at sea and 150 hours on shore.

TUESDAY 20 NOVEMBER 2001
VANCOUVER PORT

Brian Bramah, Regional Director, Security and Emergency Preparedness, Transport Canada, outlined the provisions of the Maritime Transportation Security Act which governed operation of cruise ships with 100 and more berths. At Vancouver Port there were memoranda of understanding with the Port Authority and cruise lines governing:

- establishment and composition of a security committee;
- security training;
- the exchange of information.

Chris Badger, Vice-President of Operations, Vancouver Port Authority outlined the importance of the Port of Vancouver, the largest in Canada and one of the largest in North America, and the mission of the Vancouver Port Authority which was only established in March of 1999. Unlike the Port of Montreal, for example, which has a continuous waterfront, the Port of Vancouver has separate locations for terminals handling bulk or loose cargo, Cruise Lines, container ships, etc. While responsibility for policing the Port of Vancouver is divided between a number of police jurisdictions, the Vancouver City Police is the most important.

The Port Authority has relatively little responsibility for security in the Port. It operates a system of closed circuit television cameras which monitor the various parts of the Port 24 hours a day, 7 days a week. It has acquired a mobile scanner that can produce an image of the contents of a 40 foot container in about 40 seconds, hence it is possible in theory to screen 100% of the containers moving through the Port. The Port Authority also pays $250,000 a year for increased security patrols around the perimeters of the Port.

Questions

- The cruise lines are responsible for screening all the passengers and baggage boarding their vessels.
- The Port Authority has established a small intelligence unit to co-ordinate the work of the 8 municipal police forces with jurisdiction over Port territory. There is general

satisfaction with the status quo which is considered an improvement over the Port Police because there are more officers on patrol and because they have a mandate beyond Port property.

- The Port Authority claims not to have any knowledge about the activities of organized crime in the Port. (Customs officials report tactics of intimidation as they inspect containers and say that the Hell's Angels is the dominant criminal influence within the Port.) This is the responsibility of the provincial Organized Crime Agency.
- The Port Authority subjects its employees to security screening, but it hires only 121 of the 27,000 persons working on Port property. Companies which lease Port property are free to screen or not screen as they choose. In conjunction with the private companies the Port Authority is trying to develop an identification card system common to all port employees.
- The British Columbia Marine Employers Association hires and trains dock workers, but workers are dispatched to their assignments through a hiring hall.

POLICING ARRANGEMENTS – PORT OF VANCOUVER

Policing arrangements in the Port were also discussed with Deputy Chief John Unger of the Vancouver City Police and Inspector Doug Kilo, Major Case Manager, E Division Criminal Operations, R.C.M.P.

They discussed with the Committee the public interest in policing private property and the problems that arose. There is an agreement with the Attorney-General of British Columbia to cover police activities on Port property, but compensation for the policing is a sore point with local municipalities.

A large number of municipalities are involved in policing Port property, not to mention the involvement of provincial and federal police forces, departments and agencies, and private security companies. Consequently, there is seldom a clear division of responsibility. Nevertheless, the police officers were satisfied that policing was co-operative and effective through:

- the formation of waterfront teams combining the various police forces and agencies, each of which contributed sources of information and intelligence to the combined effort;
- the private security company responsible for closed circuit monitoring of Port property functioned as the eyes and ears of the teams;
- modern communications helped to unite the various forces and agencies involved in Port security.

An Intelligence Analyst from the British Columbia Organized Crime Unit noted that all the elements of traditional organized crime were involved in the Port, as well as the more modern Asian Triads, Russian Gangsters, and Narco-Terrorists, etc.

The range of criminal activity was much the same as in the Port of Montreal. Motorcycle gangs are very active and visible, linking criminal activities in the eastern and western ports. The various elements of organized crime tended to have specialities, but they all participated in the import/export of illegal drugs as the most common and lucrative activity. In addition, Asian and Russian gangs exported stolen luxury cars; the Russian gangs were also active among chandlers; and Mexican and Columbian gangs were involved in narco-terrorism.

In conclusion, the witnesses noted that federal and provincial expenditures on controlling organized crime were completely inadequate in terms of the proceeds of crime – the $4 million the governments spend represents a minute fraction of one percent of the proceeds of crime.

Questions

The Vancouver police are very satisfied with the co-operation they get from the Port Authority and the private companies who lease the terminals, as well as with the provincial and federal agencies involved. They not only patrol, but undercover officers also circulate, and the private security officers call in the detachment to investigate anything suspicious.

The responsible police officers decide the issue of who is responsible for security on a task-by-task basis – that is, the nature of the crime and the nature of the security operation determines the lead agency.

The insistence that the Ports Authorities established by the legislation act on a strict commercial basis may impede public security:

- the systematic checking of containers and cargo causes delay and irritates importers and exporters alike;
- all parties have a financial interest in expediting traffic; security is expensive and time-consuming.

There was no agreement that making one authority responsible for Port security across Canada would be an improvement:

- about 5 federal departments have to enforce laws or regulations in the Ports;
- each Port is different and the one-police-force-fits-all model is not appropriate;
- the different viewpoints of the various forces and agencies are both valuable and valid, and are worth the extra hassle involved in co-ordinating their work;
- must have three level policing to match the interests of the three levels of government in the Port; the Joint Forces model draws in those operations/individuals with expertise or an interest in an issue and the waterfront teams include representatives from all the police forces.

Asked about legislative issues, the witnesses noted that in the United States, access to the docks was controlled by Customs law, and expressed concern about court enforced disclosure of police sources, techniques and informants.

Canadian Ports have to be brought up to the level of security that exists at major airports:

- employees must be security screened and access denied to those with relevant criminal records or known criminal associations;
- movement on, into and out of Port property must be controlled;

- there is no central reporting of theft of containers and their contents because 300-400 separate insurers are involved

IMMIGRATION

Rob Johnson of Canada Immigration gave a very brief description of how illegal migrants were handled at the Port. Their enforcement priorities are:

- terrorists, war criminals and criminals;
- removals of those persons previously deported, those who have failed to appear as directed for proceedings, and failed refugee claimants.

Despite a few very high profile attempts to land large numbers of illegal immigrants from offshore ships, the number of ship jumpers and stowaways discovered each year is relatively low, ranging from a total of 60-83 per year over the past six years. Immigration depends on the officials of Canada Customs to decide whether they should investigate a passenger or crew member.

In response to questions Mr. Johnson noted that illegal migrants rarely choose ships as their means of gaining illegal entry; potential terrorists are identified by intelligence sources, their response to questions and their background.

CANADA CUSTOMS AND REVENUE AGENCY

Danielle Evans, Chief of Marine Operations, Vancouver, told the Committee that she had 60 full-time equivalent staff with which to interview passengers and crew and to inspect containers and general cargo. Her personnel were the primary inspection officials for a number of federal departments and agencies.

Her crews have the best interdiction record on the west coast, a record substantially better than their U.S. equivalents. Their success is built on

- superior intelligence and Canadian and international contacts which allow them to target the area from which a ship comes, particular importers/exporters and particular ships and containers;
- interviewing skills;
- technology; they use a "Mobile Vacis," a Gamma Ray scanner which gives them a two dimensional image of the contents of a container within a minute;
- vessel "rummaging" or inspection;
- training and the exchange of information about successful techniques.

The major challenge they face is the number of locations they must cover and the number of entry points to the Port of Vancouver. They use a number of techniques to check for contraband:

- the pier or tail-gate inspection of a container by officers assisted by dogs;
- vessel rummaging, or a thorough inspection conducted by 2 or more customs officers and taking up to 6-8 hours;
- before 11 September, selective boarding of vessels to determine whether they should be "rummaged." Since 11 September, every vessel is boarded and its crew interviewed;
- technology.

Given the extra demands placed on her crews since 11 September she requires additional technical and personnel resources to prevent burnout.

MEETING WITH CUSTOMS OFFICERS

An informal meeting with some customs officers gave an insight into some of the pressures and problems of their job. While there had been a marked improvement in the quality of their uniforms and personal equipment, and management had recently begun to issue flak jackets, much of the clothing and equipment had not been designed and sized with women in mind.

The officers felt that their organization was both understaffed and that during peak periods in the summer they were too dependent on under trained students. Staff shortages had led to a reduction in the number of containers inspected and in the size of "rummaging parties" sent aboard vessels to interview the crew and conduct a search. Since a single officer was at risk, no inspection team of less than two persons should be sent on board a vessel, even a fishing boat or pleasure craft.

Back end inspections, which match manifests to goods actually landed, had been discontinued.

Customs officers could do a better and more efficient job with better equipment. The computer network was considered inefficient; it did not give them all the information necessary to "target" inspections or passengers, officers did not have terminals in their vehicles and had to return to the office to get information and file reports. There was a need for more state-of-the-art technology to allow them to inspect a higher percentage of containers and baggage. At some of the locations where they worked, particularly the terminal for cruise ships, a lack of Customs facilities made working conditions unpleasant.

At the airport officers felt they were increasingly being asked to do potentially dangerous work for which they had received little or no training – interview potentially violent passengers and crew, search baggage for explosives and chemical or bacteriological agents. They needed more training and better personal equipment.

While promotions seemed to be based on merit, the time allowed for appeals (7 calendar days) was too short. Frequent transfers and promotions in management caused stress and inefficiency among the staff.

In general, the officers felt their jobs had become more dangerous and that they were more at risk; consequently, they asked that they be given batons or mace for their personal protection. They also believed that there were not enough differences between their jobs and police work to justify the $15,000 salary differential.

WEDNESDAY 21 NOVEMBER 2001-11-28
VANCOUVER INTERNATIONAL AIRPORT

Craig Richmond, Vice-President, Airport Operations, Vancouver International Airport noted that the Airport Authority already is responsible for most aspects of airport security, including:

- hiring a private security company to control access to restricted areas and to patrol these areas;
- contracting with the Richmond RCMP for policing -responding to security incidents and providing armed response to passenger screening points.

It was logical and desirable, therefore, that the Airport Authority assume responsibility from the airlines for passenger pre-board screening, acting as the agent of the Government of Canada.

The Airport Authority wants to see establishment of a national, non-profit government-industry organization to develop and oversee national standards for technology, training and delivery of passenger pre-board screening and oversee the management of pre-board screening at smaller airports. This would result in the following benefits:

- unity of command among airport security officials and staff – all would report and be responsible to the Airport Authority;
- more varied and interesting work for security staff because they would rotate between pre-board screening, patrolling restricted areas inside and outside the terminal, and monitoring the closed circuit television system;
- better pay and benefits and promotion opportunities for those doing pre-board screening as part of an integrated airport security force whose higher rate of pay would reduce the very high turnover rate among those doing pre-board screening;
- local accountability within a national standard.

On behalf of Transport Canada, Brian Bramah gave a brief outline of the legislation and regulations governing the three programs of air safety: the safety of the flying public; the security of terminals and runways, etc.; and, the security of aircraft.

Questions

Before a pass to a restricted area is issued, the employee is subjected to a ten year background check. A red pass allows an employee to enter a restricted area alone while a blue pass means that the employee must be accompanied. The passes of foreign airlines are honoured, but crew members must pass through security screening.

About 28-40 individuals can ask that a pass be issued.

- The Airport Authority makes a preliminary series of checks on the applicant and then issues a blue pass.
- The request for a restricted pass is forwarded by Transport Canada to the RCMP and the Security Intelligence Service. Since work at the airport is seasonal, at times Transport Canada, the RCMP and the Security and Intelligence Service are deluged with requests and it takes months for them to inform Transport Canada of the results. On the basis of the information supplied by Transport Canada, the Airport Authority issues the pass or informs the applicant of the reasons why it has been denied.
- The program of security screening for restricted passes is national –the information made available to one airport will be available to all airports where an individual seeks employment.

Security guards at entry points to restricted areas have lists of invalid passes whose "chip" (which unlocks the door) has been cancelled because the pass holder no longer works at the airport or because the pass has been lost or stolen.

- A problem arises, however, when employers are negligent about reporting and recovering passes which are invalid. Penalties for these employers should be more harsh.
- There is also a problem recovering the passes issued to employees of airlines like Canada 3000 which have gone bankrupt.

- If lost or stolen passes exceed 3% of the total, Transport Canada must be informed.

The Airport Authority believes that all airports should meet the same standard of security, hence the involvement of the federal government in a joint industry-government body to regulate and oversee pre-board screening, but that airports should be allowed to meet the standard in different ways, hence the responsibility of the Airport Authority for delivering the service.

The system can be made both safe and effective:

- With a larger staff capable of conducting pre-board screening, the Airline Authority can open additional lines by drawing staff from other locations. This would help meet the service standard for maximum time in line without sacrificing screening standards.

The Airport Authority admitted that on very rare occasions when a large backlog developed at Customs, management was asked to instruct Customs officers to move passengers through the lines more quickly.

- Long lines could normally be avoided by improving communications with the airlines and getting accurate information about the next day's passenger bookings.

The Airport Authority believed that the various departments and agencies with responsibility for security, such as the Airport Authority itself, the airlines, Transport Canada, Customs, Immigration, the RCMP and the private security company, worked well together and knew each others' responsibilities.

The Airport Authority exchanges information on a routine basis with a wide range of U.S. and Canadian authorities. The small Transport Canada intelligence unit is in daily contact with the Security Intelligence Service.

POLICING

The RCMP is responsible both for enforcing federal law at the airport and, under contract, their local Richmond detachment is responsible for policing the airport.

Inspector Jim Begley outlined the organization and tasks of the organized crime unit at the airport. In 1999 it was given 20 new uniformed positions and now integrates the work previously carried out by a number of sub-units active at the airport. With a combined strength of 47, its mandate is to enforce federal laws and disrupt the activities of organized crime. In the first year of its existence, the unit has concentrated on developing intelligence sources and information banks about the activities of organized crime at the airport. It has begun to move against the smuggling of humans into the country and the traffic in drugs through the airport. The Vancouver airport is a major transfer point between Asia, the United States and other parts of Canada for both drugs and the proceeds of crime – large amounts of cash being moved without legal explanation. Some of the Sub-units include:

- Federal Enforcement (Plain Clothes), which currently is particularly interested in intellectual property crime involving the import of pirated copies of designer clothes, movies, software, etc.
- Federal Enforcement (Uniformed) provides back up to other units, surveillance, and public re-assurance during periods of crisis;
- Drug Enforcement, which works in close partnership with Customs;
- Immigration, which works closely with Immigration officials and has a particular interest in the for-profit smuggling of humans, frequently for the purposes of prostitution;
- Airport Integrated Intelligence Unit which normally monitors the travel of criminals, but is now heavily involved in counter-terrorism, interviewing and tracking the travel of passengers who have raised suspicion. This sub-section also draws on the resources of other agencies and departments (Customs, Transport, Immigration, etc.) with an intelligence component.

Inspector Tonia Enger, RCMP Richmond Detachment, briefed the Committee on the responsibilities of her detachment as the police force of jurisdiction. Under contract to the Airport Authority, her detachment provides general duty policing and is expected to respond to a call from a screening point in 5 minutes or less. As the responding police force, her officers co-operate with the RCMP stationed at the airport, but are not responsible to them.

Brian Flagel, Director, Airport Operations, Canada Customs and Revenue Agency. His staff of 232 Full-time Equivalents carry out three operations:

- Traffic Operations operate 24 hours a day, 7 days a week processing over 4 million passengers and their baggage through primary, secondary and rover interviews and examinations.
- Airside and Special Enforcement Operations deploys a variety of special teams in the traffic, commercial and ramp areas, to interdict the movement of contraband, monitor exports for compliance with regulations, search aircraft and develop the intelligence necessary to target specific flights.
- Air Cargo Operations processes international cargo, courier packages (including express mail and documents) and supervises sufferance and bonded warehouses as well as the duty free operation. It also clears small private, corporate, and charter flights on an on-call basis.

Airport Customs and Revenue Officers face a number of challenges, including:

- Increasing public and business expectations for both safety and speed of service;
- Increasing government expectations for controlling the movement of contraband, criminals and terrorists, preventing the import of disease contaminated food stuffs and products, etc.
- Increasing sophistication of organized crime and terrorists.

Questions

The Airport Authority holds regular "table top" exercises to practice and develop emergency procedures. The Emergency Planner calls meetings and chairs the committee.

There are regular meetings of the Security Committee to co-ordinate the work of the Airport Authority, the RCMP, Customs and the security firm. Authorities from the US can also be called in, and there are meetings and conferences with US counterparts.

The Airport Authority cannot search holders of a restricted pass on entering or leaving the area, but Bill C-23 will authorize the early release of the passenger lists for flights.

The RCMP organized crime and airport security unit could use twice its current manpower. It is very costly to keep up with the capacity of organized crime to purchase new technology-false documents are increasingly difficult to detect, and criminals now use cell phones for a brief time and then throw them away to avoid having their calls monitored.

Customs is adequately staffed for the post 11 September volume of traffic. During the summer, 60 students are employed after a training course of 3 ½ weeks. When Customs is flooded by a combination of early and late flights, the order is given to expedite on the revenue side, not the security side of the Customs operation. The order to expedite was given about 4-5 times this past summer.

The Supervisor of Corporate Security for Air Canada spoke about the corporation's approach to security. To improve security Air Canada had:

- Placed a new, more strict, limit on carry-on luggage;
- Required passengers to show proof of identity at the boarding gate;
- Started to reinforce the doors to the cockpit;
- Asked that an agency like NAVCAN be established to take responsibility for pre-boarding screening;
- Supported the presence of "Air Marshals" on flights;
- Supported the work of the Air Travel Advisory Group of government and industry representatives to institute seamless airport security and identify the best practices across Canada and throughout the world.

Questions

Security measures must balance facilitation and enforcement and their effectiveness should be subject to ongoing evaluation. The introduction of more technology on the ground can help, as can the use of Air Marshals on flights. 100% of baggage should be screened, but all of these measures would be expensive to implement and raise the issue of how to recover their costs.

Air Canada supports creation of a separate agency to implement and enforce a national system of passes to restricted areas. As a carrier, Air Canada wants recourse from a decision of the Airport Authority.

There should be a system for the "risk assessment" of passengers from the time they make a reservation, and more strict screening at the boarding gate.

In his opinion, given the level of risk to which Canadian passengers are exposed, the Canadian security program is, overall, better than the US.

THURSDAY, 22 NOVEMBER 2001-11-29
1 Canadian Air Division, Canadian Region NORAD Headquarters, Winnipeg

Major-General Steve Lucas gave an overview of the capabilities of 1 Air Division. These are:

- Aerospace Control with Wings located from Comox, B.C. to Goose Bay, Newfoundland and Labrador;
- Support to Maritime Operations on the West and East coasts with Sea King detachments assigned to the Navy and maritime patrol aircraft;
- Support to the Land Forces with helicopter squadrons based at Edmonton, Petawawa, Borden, St. Hubert, Valcartier and Gagetown;
- Air Mobility with a squadron of transport planes based at Yellowknife, and Wings based at Winnipeg, Trenton and Greenwood;
- Search and Rescue, organized into the Victoria Area (including B.C. and the Yukon), the Halifax Area (covering the Maritime provinces) and the Trenton Area (including the North and interior);
- Air Training.

As Commander of 1 Canadian Air Division, he is responsible to different headquarters for different roles. To the Chief of the Air Staff; to the Deputy Chief of the Defence Staff (for Search and Rescue), and to NORAD Headquarters in Colorado. The latter responsibility has

been particularly important since 11 September, but he does not have to consult Ottawa about routine or agreed upon NORAD missions.

Questions

Cutbacks in funding have reduced every kind of training, whether individual, group, national or international. As a result, the general level of readiness has declined as only a small number of pilots is at the highest level of readiness and training for a number of missions has been discontinued.

- Thus CF 18 pilots no longer practice low level flying to partially compensate for the reduction in annual flying hours to 180 from 210; new simulators and the elimination of anti-submarine training has allowed a reduction in the flying hours of the pilots and crew of the Aurora patrol aircraft.

Generally satisfied with how contracting out of pilot training has worked. Bombardier supplies everything, including food and housing, as well as aircraft, simulators and software. The training is considered world class and many NATO pilots come to Canada for training.

Contracting out the maintenance of the Radar sites has also seemed to work. Somewhat wary about contracting out the servicing of aircraft because the air force must be able to service and maintain the aircraft when they are deployed abroad.

- In general, contracting out reduces flexibility – the contract workers and technicians cannot be assigned other tasks in an emergency or when under-occupied, and cannot be asked to work overtime except at punitive rates.

The Canadian Air Force lacks a strategic air lift capability and must depend on charters (when available) or on allies to deploy its forces rapidly. Lack of strategic air re-fuelling capability also limits the speed with which aircraft can be deployed abroad. Tactically, only US Navy aircraft can be re-fuelled by Canadian tankers because their air re-fuelling systems are the same "basket" style used by Canadian aircraft, and only some US tankers are equipped to re-fuel both "basket" and "probe" equipped aircraft.

Chief Warrant Officer Danno Dietrich briefed the Committee on the background of the "Flight Plan for Life" initiative to enhance the quality of life. It started as a Working Group in 1996-1997 whose objective was to seek out the concerns of airmen and their families and suggestions for improving morale. It undertook not to turn down any suggestion without a hearing and to respond to every concern and suggestion. To-day the Command Chief Warrant Officer acts as Chair of the Air Command FPfL (Flight Plan for Life) Advisory Committee which has representatives from the various units. Some successes include:

- The Military Family Resource Centre which offers spousal second language training, emergence child care and spousal employment assistance;
- Compensation and Benefits which include Post Living Differential allowances, compassionate travel assistance, and maternity and parental benefit improvements;
- Improvements to private married quarters while holding rent increases to 9% over 5 years (salaries increased by 28%);
- The 12V concept for deployments to Bosnia-Velika/Kladusa provides for a 12 month Squadron deployment with variable personnel tour lengths – 16 core personnel deploy for 6 months at a time while most remaining personnel serve two 56 day periods and a few serve three periods. This is not only less disruptive of family life, it makes it easier for reserve personnel to participate in the rotations;
- Adoption of a special uniform for work and deployment.

The tempo of operations and a shortage of critical personnel were the major challenges facing 1 Canadian Air Division. The new system of rotation had eased the pressures of the tempo of operations, but operations and staff shortages both impeded training, setting up a vicious circle.

Questions

The lack of training time was identified as the major source of stress. The airman had become "a jack of all trades, master of none." Retention was a more critical problem than recruiting because of the time required to train a recruit. Retention bonuses, if approved, should help to retain technicians.

The Air Force lacked the resources to treat Post-Traumatic Stress Disorder and had to establish partnerships with non-military clinics. There was still a problem getting airmen to come forward before their stress became chronic. Most commonly effected were those who had served with the Army and their problem was made worse by their isolation when they returned to their unit. The Israelis had had success with a program of repeatedly questioning soldiers about their experiences until they began to talk of their own volition.

Family violence had been reduced by the development of the family resource centres and a significantly reduced tolerance for family violence.

There were different kinds of drug abuse. The major problem remained alcohol abuse (prescription drug abuse was also a problem). Abuse of illegal drugs would end the career of the senior ranks, junior ranks would be given the opportunity of addiction treatment.

Visible minorities were hard to recruit because most recruits came from smaller communities rather than big cities.

Lieutenant Colonel Gord Reid, Commandant, Canadian Forces Air Navigation School, gave an overview of its operations. The School offers a number of aircrew training courses:

- The Basic Air Navigator course teaches the basic skills necessary to direct tactical missions and manage air navigation and communication systems;
- The Basic AESOP course develops the skills necessary to employ sensor and communication systems
- The Staff Air Navigator Course teaches aircrew to identify and document operational capability deficiencies, and to recommend solutions;
- The Flight Instructor Course trains qualified aircrew to perform both classroom and flight instructional duties.

Any excess capacity in the Basic Air Navigator Course is sold to airmen from foreign countries, including Singapore, Australia, Germany and Norway.

Lieutenant Colonel Bert Doyle, Commanding Officer, 402 Squadron, spoke to the Committee about the role of the Squadron and the "total Force" concept which it embodies.

402 Squadron conducts pilot training on de Havilland Dash 8's and provides the aircraft which the Air Navigation School uses for training air crew. Regular and Reserve Force members work side-by-side to fulfill 402's roles and duties – the only difference is that Regular Force personnel are used wherever they must be used, Reservists are used wherever they can be used. The major concern of the Reservists was their lack of legislated job protection during periods of service on operations or training.

Questions

- About 10% of the Reservists with 402 Squadron worked full-time. Reservists could benefit from their reserve status when Corporate-Reserve relations were good.

There was some reluctance to support the US model of legislation although it was noted that all provinces except Quebec had legislation allowing public servants to take time off for Reserve duties. The Federal Government had not adopted such legislation.

REPORT OF FACT-FINDING VISIT: 21-24 JANUARY 2002
HALIFAX AND BASE GAGETOWN

PREPARED FOR THE SENATE STANDING COMMITTEE
ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

REPORT OF THE FACT-FINDING TRIP TO HALIFAX AND BASE GAGETOWN, 21-24 JANUARY 2002

Monday 21 January

Captain (N) Greg Burke, Acting Commanding Officer, Maritime Forces Atlantic, briefed the Committee on the Challenges facing the command:

- Financial budgets 26% less than 5 years ago;
- Reduced equipment and fewer personnel had led to tension about the tempo of operations and the quality of life;
- Force protection at home and abroad;
- Adaptability – the fleet had to move between Blue Sea and littoral operations;
- Maintenance of fleet impacted by shortage of some technicians – at the moment the shortage of technicians was more critical than the shortage of money;
- At present he was staffing two of three ships; the rotation planned for January will therefore impact on quality of life.
- It was normal for a sailor to be at sea 100 days a year, but the coastal patrol boat crews were at sea 120-150 days.

Captain (N) Christian Preece briefed the Committee on personnel and quality of life issues:

- The number of harassment complaints have dropped because of better training and more familiarity; and quality of life issues have generally been better handled;
- Formal clothing for female personnel well fitting, but operational clothing still needs work;
- 3 women have applied to serve on the submarines and will be assigned to the same one after their training, but lack of privacy and the occupational categories required still leads to a problem in recruiting women into the submarine service;
- The military housing in Halifax was substandard – the PMQ's were built in the 1950's to the standards of the 1940s. About 70% own their own homes in Halifax. There was not

much demand for the smaller military apartments because of local market conditions, but there was still the need to make larger (3-4 bedroom) apartments available.

Quality of Life Issues raised by ordinary service personnel:

- The PMQ's were not worth the rent charged which was more than the PIT on a house;
- The pay was generally O.K., but there were complaints about the pay and pension rights of retired staff on call out;
- There were complaints about the length of time it took to get needed equipment, and the mattresses on the frigates and submarines were compared unfavourable to those in jail cells – thin and hard.

Captain (N) Richard Payne, Commanding Officer Fleet Maintenance Facility, Cape Scott briefed the Committee about the importance of the facility:

- With 900 civilians and 200 military personnel, the maintenance facility was responsible for servicing the submarines and carried out running repairs to specialized equipment on frigates and destroyers;
- Civilian employees unhappy with pay because civilian employees on the West coast were paid 20% more;
- An effort had been made to keep military occupations so that Navy personnel could have shore jobs.
- With the cutbacks of the 1990's the training program had been eliminated. The work force was aging and an apprentice program had to be launched.

TUESDAY 22 JANUARY

Colonel Joe Hincke, Commanding Officer of 12 Wing Shearwater briefed the Committee on his command. He faced two major issues:

- The tempo of operations, especially overseas deployments, was placing tremendous pressure on the time available for personal training and family. In support of Appolo, or

the war against terrorism, his wing had deployed 120 personnel abroad for 6 months to crew and maintain helairdets, a tempo that could only be sustained by reducing shore, training and family time. 24 of the 37 available pilots were deployed outside the country. When they returned they would require family time and time to refresh their knowledge of tactics they had not used on deployment. Some pilots and maintenance personnel would be forced to "jetty hop," move immediately to another assignment, when they returned. To a certain degree, however, a very high level of deployment was to be expected in his wing because after serving with it pilots would spend 4 years with a non-deploying unit.

- Deferred recruiting would lead to a severe shortage of specialized personnel until new recruits could be trained and had acquired experience.

Colonel Hincke was emphatic about the safety of the Sea King helicopter and about the ability of his technicians to keep it flying safely. Following cancellation of the EH 101 contract morale was low and there were shortages of spare parts for the Sea King as an effort had been made to run down inventory in anticipation of getting a new platform. Since then morale and confidence of pilots and maintenance crew in the airworthiness of the Sea King had improved.

Tuesday afternoon the Committee heard briefings from the union representing Customs officers and from the Regional Director of the Canada Customs and Revenue Agency.
The Union representatives argued that the Customs Agency needed:

- More customs officers. Understaffing forced customs officers to work alone in isolated circumstances. Some border crossings were staffed with just one officer who was at risk because there was no nearby police back up.
- The right people. The union opposed the heavy use of poorly trained students and term employees on the primary inspection line. Permanent staff needed to take and pass an 8-14 week course, while students were given only two weeks of training;
- The right training. While the permanent customs officers received 8-14 weeks at the beginning of their careers, there was little training thereafter. Thus the Auditor General had found that 60% lacked adequate training in immigration legislation. They had

received little additional training when the officers at 30 posts had been given the power to make arrests and detain people at the border for certain offences – suspicion of kidnapping, drunk driving, in possession of a stolen car, etc.

- The necessary equipment. The union representatives argued that at least some customs officers should be allowed to wear side arms, particularly those working alone and without back-up. US customs officers and State troopers wore side arms, as did the RCMP on the Canadian side. Only Canadian customs officers were unarmed.

According to the Union:

- 60% of the containers passing through Halifax are in transit to the United States and are not checked by Canada customs;
- On an average day customs would look at about 12 non-targeted containers. Containers are targeted on the basis of intelligence, but not all of those targeted can be checked;
- Union favours joint inspections with the US customs because it would be-more efficient not to check same container twice.

Customs and Revenue Agency

Their current pre-occupation is to implement the 30-point Action Plan for a "smart border." Representatives of the Agency will meet with their US counterparts to work out the details of the plan. The Agency, however, had no flexibility in its budget to make changes in the balance between term and permanent employees.

- In Atlantic region balance between term and permanent employees 40/60 to 50/50 depending on the time of year.
- Longest serving term employees –about 3-4 years. There is a training capacity limit at the school in Rigauld, Quebec.
- The 10 day training period made necessary by the new powers of arrest takes place in the regions, not Rigauld.
- IBETS Integrated Border Enforcement Teams include representatives from Canadian customs and immigration, RCMP and US border patrol.

WEDNESDAY 23 JANUARY

Chief Superintendent Ian Atkins, Criminal Operations Officer, RCMP H Division outlined the various elements of the Port of Halifax, noting that the container terminals 1, 3, and 9 are the most prone to crime. He noted:

- The most common types of crime are the trade in narcotics, stolen vehicles, tobacco and alcohol, theft from containers and illegal immigration (ship jumpers-39 in the current year).
- His detachment is also responsible for covering a great number of small ports. His detachment is assisted by a civilian volunteer 'coast watch' which reports suspicious landings and movements along the coast. He estimated that about one half of the illegal drugs were landed on the coast and in small ports and harbours from small craft.
- The Police have done a survey of the backgrounds of dockyard workers. The results showed that a very high percentage of longshoremen had criminal records.
- In the Port of Halifax 187 of 500(39%) longshoremen whose records were checked were found to have criminal records. In Charlottetown 28 of 51 (54%) had criminal records.
- A 12 person integrated team monitored/probed organized crime in the Port of Halifax. There were links between organized crime in the Port of Halifax and organized crime in Quebec and Ontario.

Chief David McKinnon, Chief of Police, Halifax Regional Police Force briefed the Committee on the contribution his force made to port security:

- After the disbandment of the Port Police, the Port Authority contracted for a dedicated force consisting of a Staff Sergeant, an intelligence officer and 8 policemen. Intelligence collection was critical because it helped decide which of 250,000 containers to subject to inspection
- In his opinion, port security was understaffed and poorly equipped. There was a need for more police, more customs officers and more and more modern equipment to inspect containers.

John Fagan, Director of Intelligence and Contraband, Atlantic Region, Canada Customs and Revenue Agency, briefed the Committee about the work of Customs:

- At Halifax, customs was already giving a complete inspection to 3% of containers and subjecting more to a "back end" inspection. This met the proposed national objective, and was a higher rate than in other Canadian ports and almost twice the US rate of inspection.
- Security weaknesses included inadequate security on the gates and no system of identity passes to control movement on the docks. There was growing cooperation with the Halifax police and the RCMP, particularly in the sharing of intelligence.
- Priorities were to improve targeting and to acquire a site at which containers could be quickly unloaded and their contents stored during a full inspection. A greater emphasis on intelligence might recover more of the stolen cars being shipped abroad through the port. Advance information about the crew and 138,000 passengers on cruise boats would improve immigration control.
- In his opinion the policing status quo is a great improvement over the port police – police are united in their efforts and work closely with Customs.
- The Hells Angels are the dominant organized crime organization on port property in Halifax. The problems on the wharves can begin in the office when it is infiltrated by the gang.

Halifax Port Authority

Representatives of the Halifax Port Authority outlined port security measures:

- There was a port-wide contingency plan under which the Halifax authorities, the Department of National Defence and the Canadian Coast Guard would coordinate their response to a whole series of emergency situations. These plans were regularly up-dated and exercises carried out.
- The Port Authority had plans to introduce a port-wide system of photo identity cards and to upgrade both the fencing and camera surveillance of the port. The Halifax Employers

Association already screens new employees and the Halifax police will be called upon to assist in a security check, but existing workforce will have to be "grand fathered in." Stevedoring companies hire from a list of basic workers with the skills required, and only resort to union hiring halls for additional workers.

- They had no personal knowledge of the activities of organized crime on port property – they were just a landlord, but they nevertheless agreed that more security would enhance the business of the port and they would re-visit the concept of "in bond" shipments and pre-clearing shipments to the US.

THURSDAY 24 JANUARY

Brigadier General Mitchell and Colonel Barry MacLeod, Commander 3 Area Support Group briefed the Committee:

- There were about 4,000 personnel at Base Gagetown, some 3100 of them military. This community grew by about 2,000 during the summer with the influx of students and instructors.

They faced a number of challenges:

- There was a shortage of single rooms even in the winter and 200 had to live two-three to a room. In the summer, staff and students had to live in tents.
- The base infrastructure was rusting out and some buildings were actually dangerous.
- Medical services were lacking for the families of service personnel, particularly those facing problems with a spouse suffering from Post-Traumatic Stress Disorder, or children with special needs. The medical services situation for francophones on base was so bad that some refused the posting or did not move their families to the Base. Responsibility for medical treatment of families should rest with federal government because of growing disparities between provinces vis-à-vis medical care and availability of social services.
- The base training areas needed about $100 million of renovations for which there was no money.

- Since their training establishment was cut, they must augment their permanent staff with staff taken from the operational units across Canada. This robs these units of critical staff and denies training staff family time and time to pursue their own professional training.
- The Army lacks the personnel to both sustain the high tempo of operations and modernize itself.
- Cooperation with the Veterans Affairs liaison office on the Base was termed "fabulous," but there was little that could be done for Reservists returning from deployment – once they left the Forces they became the responsibility of the provincial health care authorities.

Thursday afternoon the Committee was briefed by Colonel Mike Ward, Commander of the Combat Training Centre, and by the Commandants of the separate infantry artillery and armoured schools. Their briefing was particularly candid and clearly expressed – in their collective opinion they faced a situation that was untenable and unsustainable:

- The equipment of the schools and the training of the instructors had to be constantly upgraded. The schools were short at least 300 permanent instructors, a shortage which had to be made up by augmenting from operational units. The demand for courses was constantly increasing. While permanent staff had been reduced by 25%, the number of students taking courses at the schools had increased from 1429-2342, while training days had increased from 50,000-100,000. Dealing with this increase in demand has forced the training schools to increase their augmentation from operational units of the Regular and Reserve forces from 350-2,000. The situation promises to get worse before it gets better because the newly recruited officers will require immediate training, and once the other ranks recruited finish their basic training, they will need occupational and specialized training at the schools.

- The dilemma of the Army was expressed clearly: "We have too much Army for the budget we've been given, but not enough Army for what is expected of it"

The final briefing of the fact-finding trip took place at the 403 Wolf Squadron which trains pilots to fly the CH 146 Griffon helicopter used to support the Army. The Commanding Officer, Lieutenant Colonel Black, outlined a list of "challenges" well-known to the Committee, including personnel shortages which forced him to rely on the Reserves for staff, a shortage of technicians which forced aircraft technicians to do the work of computer technicians, etc. Notwithstanding the problems, the hope was to modify the Griffon to give it some of the reconnaissance and fire support capabilities the Army needed.

REPORT ON THE FACT-FINDING VISIT: 4-7-FEBRUARY 2002
WASHINGTON, D.C.

PREPARED FOR THE STANDING SENATE COMMITTEE ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

REPORT ON THE FACT-FINDING TRIP TO WASHINGTON, FEBRUARY 4-7, 2002

MONDAY, 4 FEBRUARY

In the morning the Committee was briefed by officials from the Canadian Embassy. The material presented was brief and succinct. It covered the following topics, among others:

- Canadian activities since 11 September with a particular emphasis on Canada's contribution to the war on terrorism and on the steps that both countries have agreed to take to increase security at the border and to focus attention on the people and shipments that might pose a security problem. The theme of this part of the briefing was that Canada was not part of the security problem of the United States, but part of the solution. Nevertheless, there remains a well-embedded image of Canada as a weak link in United States security.
- Security of energy. The United States is aware of its dependence on off shore energy. It is not well-known that Canada, not Saudi Arabia, is the largest supplier of energy to the United States market, nor is much known about Canada's vast energy reserves – the tar sands, gas fields and untapped hydro potential.
- Trade irritants, such as softwood lumber and steel exports.
- The mood on Capitol Hill was described as tense with a strong bipartisan consensus on security issues and prosecution of the war against terrorism. Beyond these issues, Congress was narrowly divided and its work had been disrupted for three months by the anthrax incident.
- Defence expenditure will rise quickly and Canadian-United States relations will be dominated by security issues involving: security at the border, the Missile Defence System, and Homeland Defense. The build-up of United States conventional forces will be powered by technology and will exacerbate the problem of interoperability with its allies.
- The United States is appreciative of Canada's role in accepting 30,000 stranded travellers and of its military contribution to the war on terrorism. This balances questions about Canada's low expenditures on defence, the "wide open border," "hundreds" of terrorist organizations, etc.

- Missile Defence has been voted a large increase this year by Congress. Administration officials understand the non-committal position adopted by Canada, but are irritated by it.

On Monday afternoon the Committee heard presentations from Commander Steven Flynn, United States Coast Guard and Senior Fellow with the Council on Foreign Relations and from Dr. Jane Alexander, Deputy Director of the Defence Advanced Research Projects Agency (DARPA).

A. Commander Flynn

Over the past several years Commander Flynn has become very concerned about the security problem posed by maritime cargo containers. In 2000, 11.6 million of these containers passed through the United States border inspection systems. The vast majority of these containers, however, were never inspected. Very little is known about many containers – their cargo manifest has only sketchy information about the contents and may include no information about the original sender or the ultimate customer.

Roughly 2% of the containers are subjected to some form of inspection which usually just involves opening the back-end and looking inside rather than actually unloading and inspecting the contents. Choosing which containers to inspect is too frequently based on a simple study of documents rather than on intelligence about the shipper, the shipping line, the ports-of-call or the ultimate customer.

Anything which caused United States authorities to stop the movement of containers to inspect the contents of each one would have a devastating impact on Ports like Halifax which receive and forward thousands of containers whose ultimate destination is the United States.

Commander Flynn presented a plan to the Committee to separate the vast majority of containers which are low risk from the 2% which must be subjected to careful inspection. Most of the world's overseas trade passes through a handful of mega ports such as Long Beach, Los Angeles, Hong Kong, Singapore, Hamburg, Antwerp and Rotterdam. If these ports agreed on common standards for security, reporting, and information-sharing for operators, conveyances and cargo, these standards would become universal almost overnight. The standards would

require that containers be loaded in approved, high-security facilities, that they then be equipped with high-security seals and sensors to determine whether the seal had been tampered with. The movement of containers would be monitored to and from seaports and onward to their final destination by the global positioning system.

B. Dr. Jane Alexander

Dr. Alexander briefed the Committee about the work of the United States' main research and development agency. DARPA has a budget of more than $2 billion to fund the search for "radical" solutions to technological problems that might arise 10-15 years in the future. Its investigation of the technological aspects of biological terrorism, for example, began 8 years ago – as a result, while the United States was not completely prepared for something like the anthrax incident, its preparations proved adequate. In the same way, a project has been underway to determine whether and under what circumstances a particular group might engage in acts of terrorism and what kind of events might trigger an attack.

In a discussion of the growing technological superiority of the Unites States Armed Forces over their allies, including Canada, Dr. Alexander noted that problems of interoperability exist within the US forces as well as between them and their allies.

TUESDAY, 5 FEBRUARY

On Tuesday morning the Committee met with the United States Senate Select Committee on Intelligence and the House Select Committee on Intelligence. Senator Kenny, Chair of the Canadian Committee began by noting that Canada considered the attacks of 11 September to have been an attack, not just on the United States, but on North America as a whole – Canadians had also died in the World Exchange Centre. He further noted that Canada was not part of the security problem facing the United States, but part of the solution. Both Canada and the United States had to work together to enhance border control and improve their intelligence cooperation.

The United States members expressed their appreciation for Canada's friendship and co-operation, particularly the cooperation of the Canadian Security Intelligence Service in identifying the terrorists of 11 September. The Canadians pointed out that each country had to

work on unifying the product of their intelligence agencies –at present there was a high risk that vital information would not be passed on in a timely fashion, and hence could not be shared internationally.

Both parties agreed that good intelligence and the sharing of intelligence were key to both improving security at the border and to ensuring the free flow of goods and persons. To achieve both free trade and security, means had to be found to identify the 98% of low risk border traffic. Discussion turned to some of the technology – biometric means of identifying persons – and the possibility of a single inspection system for containers and joint border patrols that could make the border both more secure and more efficient.

The members of Congress asked for a briefing on the Canadian anti-terrorist legislation and discussed how the two countries would treat potential terrorists. Members of the Canadian delegation brought up the issue of refugees passing through the US on easy-to-get tourist visas and then applying at the Canadian border for refugee policy – interest in the US reluctance to agree to a 3rd country safe haven to stop "shopping" for a country of refuge. The differences in US and Canadian treatment of refugees were noted.

Tuesday afternoon the Committee heard briefings from Michael O'Hanlon, a Senior Fellow, Foreign Policy Studies with the Brookings Institute and Joseph Cirincione, Senior Director of the Non-Proliferation Project of the Carnegie Foundation.
Mr. O'Hanlon analyzed the recent $48 billion US increase in the United States defence budget, noting that the latter will increase from about $350 billion US this year to $450 billion by 2007. Procurement had dropped as a percent of the budget, but would rise from about $60 billion to $70 billion.

- Questioned by the Canadians, he admitted that the issue of the treatment of the Taliban and Al Queda prisoners had become a public relations disaster – the Taliban met the criteria of POW, the Al Queda prisoners did not.
- In terms of Missile Defence he noted that both Iraq and North Korea had Scud missiles and were working to develop longer-range missiles nuclear missiles. Initially allies were strongly opposed. Value of a ballistic missile much greater than the threat of a suitcase

bomb as an instrument of blackmail. Canadian participation would be useful in both Homeland defence and Missile Defence because of NORAD.

Mr. Cirincione noted that he Bush Administration was turning away from the arms limitation treaties of the 60's and later – non-proliferation, the ABM Treaty, etc, in favour of the 1950's Eisenhower policy of export controls on technology. Bush Administration believed too many countries were cheating and not observing the treaties.

- Russia sold nuclear technology to North Korea, which diverted fuel from power plants to weapons production.
- Iraq known to have violated chemical treaties and non-proliferation.
- Iran suspected of violating biological and nuclear treaties.

He characterized the nuclear status of the three members of the Axis of Evil as North Korea, closest to becoming a nuclear power; Iraq had a plan, but lacked material; Iran had neither plan nor material.

Late Tuesday afternoon the Committee met with members of the Senate Armed Services Committee. Attention was drawn to the difference in US and Canadian expenditure on their Armed Forces with US expenditures approaching 3%. Canadian level of expenditure based on different level of security/insecurity.

The Canadians noted the importance of improved security to the future of ports such as Halifax, to the fact that the anti-terrorist legislation had sacrificed a degree of individual rights, and to the necessity of each country to unify communications within their own agencies as a prelude to exchanging information internationally.

The Americans raised the issue of North Korea's nuclear and missile capabilities and missile defence. The Canadians responded that Canadian support for missile defence/widening the war in Afghanistan would be based on convincing arguments, but that Canada would approach the question with an open mind. Treatment of the Taliban and Al Queda prisoners was raised.

In terms of Homeland Defence, it was noted that Canada likes the NORAD model with its binational command structure. The proposal that would be placed before the President would include Canada, but little was known about it.

WEDNESDAY, 6 FEBRUARY

The meeting the Committee had Wednesday morning with the House Armed Services Committee was extraordinary. It was attended by both the Chair, The Honourable Bob Stump, and the Ranking minority member, The Honourable Ike Skelton, as well as by a number of other members.

In his opening remarks Mr. Skelton spoke of how in good times we all tend to take our friends for granted; nevertheless, when we really need them, they are there for us. Discussion then turned to a number of different issues such as: the need to work together to meet the terrorist threat; border issues and the need to ensure the safety of containers; reductions in defence expenditure by NATO allies; the Missile Defence System and how any "weaponization" of space would set off alarm bells in Canada, etc.

A member of the United States committee then proposed the establishment of direct committee-to-committee relations – a binational ad hoc or permanent task force on terrorism which would meet on a regular basis to discuss anti-terrorist policy and tactics and to ensure that the United States committees developed a sensitivity to the concerns of the Canadian and European allies of the United States. Members of both the Canadian and United States committees agreed that regular meetings would be very useful.

At the end of our discussion with members of the House Armed Services Committee, Defense Secretary Rumsfeld joined the discussion. He opened his informal remarks by saying he still remembered the role Canada had played in protecting Americans during the Iranian hostage taking incident and then thanked Canada for its support since 11 September. He outlined his current thinking about the creation of a unified military command to include North America

and to complement the civilian homeland defence organization being put together by Governor Ridge.

Secretary Rumsfeld noted than any proposal put before the President would be sensitive to Canadian concerns about command structure, particularly of NORAD. The latter's command structure would continue to be binational and to respect the sovereignty of each nation. Within the new command it would be possible to have both United States and Canadian air and naval units because they were already accustomed to training, exercising and fighting together. With regard to interoperability he noted that NATO budgets had been in decline as a percent of GDP and that even the United States' expenditures were down from the 6% level of the era of President Eisenhower. Other than increase defence spending, he suggested increased specialization: within a broad range of capabilities, each country should choose something – air lift, special forces, etc. – to do exceptionally well.

At the end of the discussion the Committee was invited to listen the Secretary Rumsfeld's opening address to the hearing. Once again, at the hearing a warm public tribute was paid to Canada for its friendship and assistance.

After its meeting with the House Armed Services Committee, the Committee was also warmly received by the officials of the Canadian section of the State Department's Western Hemisphere Affairs. The officials went out of their way to say that no country had responded to 11 September as well as Canada and that they had excellent relations with Mr. Manley and his staff as well as with the Canadian security organizations, particularly the Canadian Security Intelligence Service and the RCMP. Defence cooperation was described as "fighting shoulder-to-shoulder in Afghanistan." The officials were also open in saying that in terms of the negotiations over security issues, they did not see a "deal breaker"; joint facilities/inspection, integrated border patrols, refugees, the NEXUS pilot project (whose expansion was considered almost certain once agreement was reached on a biometric identity card for frequent border crossers), everything was on the table.

With regard to defence issues, the officials noted that all the NATO allies had to develop their capabilities and increase their expenditures. This having been said, they acknowledged the large increase in Canada's expenditure on security and that in certain respects the Canadian air and naval forces were the most interoperable among the allies.

Following its briefing at the State Department, the Committee met with Major General Dunn and defence officials at the Pentagon. General Dunn began by asking the members of the Committee how they saw the future of the Canadian Armed Forces. The response was that while Canadian public opinion saw the need for increased expenditure on security, it had yet to be convinced of the need for major increases in defence spending. In terms of homeland defence, the new command would pull together into a command military units and establish links to the Coast Guard and the separate National Guard forces. Certainly, Canadian air force units could be integrated into this structure, but the United States Department of Defense was also open to expanding NORAD to the sea and land. The Canadian response to this was that Canada had to have a clear idea about the "architecture" so it could be put before public opinion.

Wednesday afternoon concluded with short briefing sessions on the United States view of NATO expansion, the Missile Defence System and Homeland Defence.

Dr Crouch seemed to suggest that the Baltic countries, perhaps Bulgaria and Romania as well were closer to admission than Slovenia and Slovakia and that Macedonia and Albania were definitely not ready. Expansion would make reaching a consensus more difficult and would exacerbate the problem of the existence in the alliance of different levels of interoperability. The challenge will be to move toward greater interoperability.

The Missile Defence System was represented as a turning away from a strategy based on offensive nuclear weapons which would be systematically reduced, and toward a strategy of building a limited defensive capacity to intercept the handful of missiles that rogue states might develop within the next decade or so. The implications of this for Canada were that neither missiles nor their nuclear/biological warheads would respect borders.

The new command for homeland defence was presented as a way of pulling together air defence capability and of establishing more clear lines of communication with the Coast Guard and National Guard to position the Department of Defense to better assist the civil authority with emergency preparedness. Although in theory emergencies are dealt with first at the local level, then at the State level and finally, the State Governor asks for federal assistance, in practice the Department of Defense becomes involved very soon as local commanders react in anticipation of a request for assistance.

The Committee met for a second time with the United States House Committee on Intelligence Wednesday evening at the request of its Chair, the Honourable Porter Goss. He began by noting how important Canadian sympathy and support had been to the United States, psychologically just as much as materially. He also expressed pleasure that Canada had substantially increased its expenditure on its security forces, the Canadian Security Intelligence Service in particular, because the backbone of the anti-terrorist campaign had to be intelligence.

His Committee had been warning for years that United States intelligence was being underfunded. He characterized intelligence cooperation between the United States and Canada as being excellent and noted that as federal countries we shared many of the same problems, in particular, the flow of information from the local to the federal level, and the difficulty of overcoming the culture of secrecy and turf wars.

He claimed that the Taliban and Al Queda prisoners were well treated – he had made a surprise visit to the compound – but had to be interrogated. He also claimed to have access to classified information that justified the references to the "Axis of Evil." In response, members of the Canadian delegation pointed out that Canadian public opinion was turning critical of the denial of prisoner of war status to at least the Taliban captives and that a public case would have to be built against each of the countries considered to be a threat – North Korea, Iran and Iraq before Canada would consider any expansion of the war.

THURSDAY, 7 FEBRUARY

In the morning the Committee met with members of both the Senate and the House Judiciary Committees. It was noted that terrorists exploited Canada's more liberal immigration laws and that if Canadian and US refugee and immigration laws remained un-harmonized, the US might be forced into a more restrictive policy. Suggested formation of a joint Canada-US joint task force to catch Bin Laden. In response the Canadians noted that other than Ressam there was no record of a terrorist entering the US from Canada and that 20,000 were turned back at the Canadian border with the US. Both countries had to put more resources into the border.

The US will put $50 million into the border, about equal amounts into technology and more personnel. At the same time the Canadian anti-terrorist legislation was praised.
The US legislators raised the question of at least overseas airlines sending their manifests ahead and recording the number of a traveller's passport before the plane left for the US.
Discussion turned to the project for a smart border and the necessity of improving security at ports. It was noted that Canada was inspecting a higher percentage of containers and that almost 40% of refugees crossed from the US. Pre-clearance works, but more has to be done to integrate data from various sources.

Substantial discussion of 3rd country refuge. Very strong expression of frustration of US legislators with their immigration service, its backlogs and inability to remove those ordered deported. Different figures for the rate of acceptance of refugees in each country, suggestion that more should be done to harmonize refugee determination process. Agreeing to 3rd country refuge would be a problem to the US because the administration sets quotas.

The Committee completed its fact-finding with a briefing on homeland defence from Frank Miller, the President's Adviser on Military Matters and Ambassador John Maisto. They fleshed in some details of the remarks Defence Secretary Rumsfeld had made.

RAPPORT DE VISITES D'ÉTUDE : 5-6 NOVEMBRE 2001
MONTRÉAL

PRODUIT POUR LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

SOMMAIRE DU TÉMOIGNAGE : 5-6 NOVEMBRE 2001
AÉROPORT DE MONTRÉAL-DORVAL
PORT DE MONTRÉAL

AÉROPORT DE MONTRÉAL – DORVAL

Le sergent d'état-major Charles Castonguay a fait la démonstration d'un détecteur d'ions, un petit dispositif portatif qui peut servir à détecter la présence d'explosifs ou de drogues à l'intérieur de contenants fermés comme des paquets ou des valises. Les détecteurs d'ions sont très utilisés par les agents des Douanes, mais la GRC est le premier service de police à les utiliser.

Aucun profil racial ou ethnique ne sert à trier les voyageurs dans les aéroports; ces derniers sont plutôt évalués d'après leurs réponses aux questions, leur langage corporel, etc.

CRIME ORGANISÉ

Le mandat de la GRC aux aéroports est axé sur les activités du crime organisé et sur l'application des lois fédérales ayant trait à la contrebande, aux drogues, aux immigrants illégaux, à Agriculture Canada, aux profits du crime, aux droits d'auteur, aux brevets, aux substances réglementées, etc. Des unités spécialisées dans la lutte contre le crime organisé sont présentes dans tous les grands aéroports internationaux. Les plus importantes unités qui comptent des effectifs de 40 agents de police, sont basées à Toronto et à Montréal, tandis qu'une unité de 20 personnes est basée à Vancouver.

Les unités de la lutte contre le crime organisé comprennent des fonctionnaires d'autres ministères du gouvernement fédéral. L'unité de Montréal compte :

- 40 policiers
- 1 analyste du renseignement
- 1 substitut du procureur général
- 1 inspecteur des aliments

- 1 agent de renseignements – Douane
- 1 agent d'immigration
- Du matériel spécial, y compris un camion de radiologie et un détecteur d'ions.

La drogue illégale la plus souvent interceptée à l'aéroport est la marijuana, suivie de la cocaïne et de l'ecstasy.

D'après le sergent d'état-major, l'unité pourrait compter 20 membres de plus.

M. Pierre-Paul Pharand, vice-président intérimaire, Administration aéroportuaire

M. Pharand a commencé son témoignage en soulignant qu'il n'y avait pas eu beaucoup de changements à la suite du rapport de 1999 sur la sécurité dans les aéroports du Comité sénatorial des transports; ceci a été déclenché par les attaques du 11 septembre aux États-Unis. Malgré le resserrement de la sécurité. Deux problèmes de taille demeurent :

- La vérification des laissez-passer dans les zones d'accès restreint – les employés qui avaient besoin d'un laissez-passer devaient subir une vérification de leurs antécédents. Par contre, même une personne ayant un casier judiciaire pouvait en obtenir un;
- Le filtrage des passagers et de leurs bagages.

D'après M. Pharand, les autorités aéroportuaires sont responsables de toute la sécurité, sauf du filtrage des passagers et de leurs bagages, une tâche que les compagnies aériennes font faire à contrat par des firmes de sécurité privées. La façon la meilleure et la plus rapide d'améliorer la sécurité dans les aéroports serait de rendre les autorités aéroportuaires responsables du filtrage.

- S'ils relevaient des autorités aéroportuaires, les agents de sécurité pourraient faire le filtrage un jour, le contrôle de la circulation le lendemain et ensuite des tâches à l'intérieur. La rotation assurerait une plus grande vigilance de la part du personnel chargé du filtrage;
- Au Québec, le salaire des agents de sécurité est de 11 $ de l'heure, beaucoup plus que les 7 $ de l'heure payés en Ontario;
- Si le travail et le salaire étaient plus intéressants, le roulement du personnel ne serait pas aussi élevé.

M. Pharand croit que Transports Canada ne devrait pas être à la fois responsable de réglementer la sécurité à bord des avions, le filtrage des passagers et le filtrage des bagages. Les autorités aéroportuaires auront plus de facilité à prendre des mesures disciplinaires ou à renvoyer des agents de sécurité qui ne font pas bien leur travail. Les coûts supplémentaires de la sécurité accrue devraient être compris dans le prix du billet.

ÉMISSION ET VÉRIFICATION DES LAISSEZ-PASSER

D'après M. Pharand, le filtrage de sécurité de tous les travailleurs du côté de la piste des barrières est effectué par la GRC et le Service canadien de renseignement de sécurité (SCRS) à la demande de Transports Canada. La GRC et le SCRS fait rapport à Transports Canada qui décide ou non de délivrer un laissez-passer. Environ 40 à 50 personnes en tout participent au processus de vérification des laissez-passer dont il y a deux types : bleu pour l'accès aux zones d'accès restreint à l'intérieur; et rouge pour accéder aux zones de sécurité à l'extérieur. Il y a en tout temps environ 15 000 à 17 000 laissez-passer en circulation en même temps, y compris ceux qui ont été perdus par les employés et qui n'ont pas été remis par les employés lorsqu'ils ont quitté leur emploi.

- La puce du laissez-passer qui permet au détenteur de traverser des portes verrouillées peut être désactivée;
- Les employés d'employeurs qui ont un taux de roulement élevé peuvent recevoir un laissez-passer qui n'est valide que d'un à trois ans au lieu cinq ans comme c'est le cas habituellement;
- L'équipage de bord doit maintenant faire l'objet d'une vérification de sécurité.

La vérification des personnes qui travaillent dans l'aéronef ou près de l'aéronef est encore insuffisante.

- Les conditions pour recevoir ces laissez-passer doivent être plus rigoureuses.
- Les laissez-passer ne devraient être délivrés à ces travailleurs que s'ils acceptent de faire l'objet de fouilles aléatoires lorsqu'ils entrent dans une zone d'accès restreint.

SÉCURITÉ DES LIEUX

NAVCANADA est responsable de la sécurité dans la tour de contrôle.

Les autorités aéroportuaires sont responsables de la première intervention si un incident survient. L'intervention se fait à partir d'une salle spéciale.

- Salle d'intervention d'urgence
- Autorités aéroportuaires
- Représentants du service de la police avec moyens de communication distincts
- Officier de santé
- Agent de relations publiques

Poste de commande mobile – un camion qui a été aménagé comme un poste de commande avec une cuisinette et une salle de bain, des pupitres et des moyens de communication pour le personnel essentiel.

Le bureau de renseignements/sécurité de l'aéroport s'affaire à relever les points faibles de la sécurité de l'aéroport et à évaluer les menaces potentielles.

Un comité spécial de sûreté/sécurité se réunit périodiquement pour coordonner le travail de la police, de NAVCAN, des autorités aéroportuaires, des compagnies aériennes, etc., afin d'échanger des idées sur les points faibles en matière de sécurité, les menaces possibles, etc.

REPRÉSENTANTS DE LA POLICE DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL ET DE LA POLICE PROVINCIALE DU QUÉBEC

Les représentants de la police de la Communauté urbaine de Montréal et de la Sûreté du Québec ont fait l'éloge des niveaux de coopération et de coordination qui existaient entre les trois corps policiers. Un groupe de travail mixte de la GRC a assuré la coordination et établi la responsabilité de chacun des trois services en cas de différents incidents/urgences.

- Le district local de la Police de la Communauté urbaine de Montréal a affecté des policiers pour qu'ils patrouillent à l'intérieur et à l'extérieur de l'aérogare lorsque la GRC a cessé

d'assurer les services policiers en 1996. Ils appliquaient des lois non fédérales; les infractions les plus courantes étaient la possession d'articles interdits et la profération de menaces. (Les coûts de ce service de police et les coûts des services de police rendus nécessaires à la suite des attaques du 11 septembre, qui ont été, semble-t-il, absorbés par la Communauté urbaine de Montréal, était un irritant pour la police locale.)

- Le rôle de la Sûreté du Québec était plutôt limité. En effet, elle a affecté six policiers aux groupes de travail sur le crime organisé de la GRC aux aéroports de Dorval et Mirabel et dans le Port de Montréal. Elle est également chargée de patrouiller les autoroutes locales qui mènent aux aéroports et aux quais.

LE PORT DE MONTRÉAL

Le déjeuner d'information a été présidé par le surintendant adjoint, M. Pierre Droz de la GRC, avec l'assistance des agents du renseignement criminel de la GRC, des Douanes du Canada et de la police de la Communauté urbaine de Montréal.

D'après le surintendant Droz, le service de police le plus important était assuré par le petit groupe de travail sur le crime organisé composé d'agents de la GRC, de la Sûreté du Québec et de la Police de la Communauté urbaine de Montréal.

- Très peu a été fait pour lutter contre le crime depuis le démantèlement de la police portuaire. Seuls les agents des Douanes s'efforcent activement de prévenir le crime;
- La plupart des infractions criminelles – vol de conteneurs, vol du contenu – ne sont pas déclarés par les entreprises et par conséquent, il n'y a pas de statistique.
- Les gardes de sécurité mis en place par la firme embauchée par les autorités portuaires ne sont pas armés, n'ont pas l'autorité nécessaire pour faire des arrestations et n'ont pas de capacité de renseignement. Il est probablement facile pour des membres du crime organisé de se rendre sur les lieux (l'ancienne firme à contrat était liée aux Hell's Angels).

SOLUTIONS

- En arriver à mieux comprendre le crime dans le port;
- Échanger de l'information à l'échelle nationale et internationale;
- Effectuer une étude approfondie du crime et du port;
- Arrêter et inculper les chefs (c.-à-d. le clan criminel dominant, dont bon nombre travaillent comme vérificateurs, inspecteurs et assurent même la sécurité.)
- Mettre fin au contrôle syndical de l'embauche, de la mise à pied et de l'affectation des travailleurs sur le quai - les débardeurs et les vérificateurs. Les vérificateurs ne doivent pas décider qui décharge le conteneur. Le syndicat est « fermé » aux personnes de l'extérieur; les candidats doivent être parrainés par une personne du syndicat, c.-à-d. le clan dominant et ses amis; donc, il est très difficile d'infiltrer le syndicat. **Actuellement, environ 15 p. 100 des débardeurs ont un casier judiciaire, de même que 36,3 p. 100 des vérificateurs et 54 p. 100 des employés d'Urgence Marine, l'entreprise chargée par contrat d'enlever les ordures, de faire des réparations mineures et de piloter les navires annexes qui servent les navires amarrés en eau libre à l'extérieur du port.**
- Améliorer les points de contrôle aux sorties du port en faisant en sorte que les autorités portuaires rétablissent les points de vérification des camionneurs. Actuellement, il est trop facile pour les vérificateurs de la famille Matticks de surcharger un terminal au petit jour comme écran pour prendre livraison de produits de contrebande.

TECHNIQUES EFFICACES

- Les agents des Douanes et les policiers ont essayé d'inspecter un plus grand pourcentage des conteneurs. Cela n'est pas nécessairement suffisant parce que les criminels peuvent réacheminer les conteneurs et ensuite les cacher jusqu'à ce qu'ils aient pris des dispositions pour en retirer le contenu ou pour enlever les conteneurs de la propriété. Tout ce qu'il faudrait, c'est la complicité de deux vérificateurs – un pour « détacher » le conteneur lorsqu'il est déchargé du navire et avant qu'il ne soit envoyé dans l'entrepôt des douanes et un autre pour aider à faire sortir le conteneur « chaud » ou « ciblé » du port avant que sa disparition ne soit remarquée.

- Il faut mettre au point un meilleur service de renseignement – un réseau de contacts – ce qui prend du temps et nécessite l'intervention du service de police ordinaire ayant une capacité de renseignement;
- Les Douanes reçoivent les manifestes 72 heures avant l'amarrage du navire. Ils ciblent de 15 à 20 conteneurs par jour pour effectuer une vérification détaillée, en fonction du profil de la société de transport, de l'exportateur et de l'importateur et du contenu prétendu du conteneur.
- Il faut donner aux contrebandiers des peines de prison plus longues. Actuellement, les personnes condamnées pour contrebande sont de retour sur les quais après quelques mois. (Ceci renvoie au problème du contrôle syndical de l'embauche et de l'affectation des débardeurs et de la promotion des vérificateurs. Les personnes qui ont des casiers judiciaires lourds ou qui sont associés à des organisations criminelles ou à des criminels connus devraient être frappés d'interdiction de se trouver sur la propriété du port.)

LA RÉSERVE DE LA FORCE TERRESTRE (MILICE)

Il n'y a pas eu de séance d'information formelle avec les agents et les sous-officiers supérieurs du 3^{e} bataillon du Black Watch, mais les membres du Comité ont pu s'entretenir avec plusieurs d'entre eux. Voici quelques-uns des points qui ont été abordés :

- La milice locale manque souvent de moniteurs et par conséquent, elle ne peut augmenter leur nombre rapidement;
- L'envoi de grands nombres de membres d'une unité de la milice pour servir avec la force régulière compromet la capacité de former les recrues et d'autres personnes;
- Les réservistes n'ont pas d'emploi garanti lorsqu'ils retournent de missions, parce que les employeurs ne sont pas tenus par la loi de tenir leur poste ouvert;
- Pourquoi est-il plus long de porter à l'effectif quelqu'un qui a une expérience dans la milice qu'une nouvelle recrue?
- Le recrutement d'officiers et d'hommes est empêché par la centralisation; en général, le matériel et les budgets promotionnels sont inadéquats. On fait très peu d'effort pour faire vibrer la corde de l'idéalisme chez les jeunes ou pour attirer de jeunes femmes dans

l'infanterie; il est également très difficile pour les unités locales d'obtenir l'autorisation de recruter de leur propre chef dans les écoles secondaires, les collèges et les universités.

RAPPORT DE VISITES D'ÉTUDE : 19-22 NOVEMBRE 2001
VANCOUVER, VICTORIA ET WINNIPEG

PRODUIT POUR LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

NOTES : TÉMOIGNAGES ENTENDUS À VANCOUVER,
À VICTORIA ET À WINNIPEG
DU 19 AU 22 NOVEMBRE 2001

19 NOVEMBRE 2001 : FORCES MARITIMES DU PACIFIQUE (MARPAC)

Dans ses remarques préliminaires, le contre-amiral Fraser indique que la tâche principale du commandant des Forces maritimes du Pacifique est de préparer les navires et les hommes à prendre part à la lutte contre le terrorisme. Pour cette raison, la base d'Esquimalt et les navires ont été tenus sous haute sécurité en prévision d'un déploiement prochain. Une des principales étapes du déploiement a été de sélectionner environ 700 officiers et hommes, dont l'entraînement, l'état mental et physique ainsi que la situation familiale les rendaient aptes à être déployés à l'étranger.

Le capitaine (Marine) Harrison a exposé la mission et les capacités des Forces maritimes du Pacifique et de son personnel composé de 4 000 militaires et de 2 000 civils. La mission consiste d'abord à créer, à déployer, à maintenir et à soutenir des forces maritimes polyvalentes et aptes au combat, puis à assurer les services de recherche et de sauvetage dans la région de recherche et de sauvetage de Victoria.

1. Le noyau des forces polyvalentes est un groupe opérationnel naval formé d'au plus trois navires de combat et d'un ravitailleur, appuyé au besoin par un soutien aéromaritime ou un sous-marin, pouvant être déployé dans n'importe quelle région du monde.
    - Le groupe opérationnel serait formé à partir d'une force composée de cinq frégates de classe Halifax, d'un destroyer de classe Iroquois et d'un ravitailleur de classe Protecteur. Un sous-marin de classe Victoria devrait se joindre à la flotte vers la fin de 2002.

- Une division aérienne canadienne affectera six hélicoptères Sea King et cinq appareils de patrouille maritime (Aurora) au soutien des Forces maritimes du Pacifique. Les hélicoptères peuvent décoller du pont du destroyer ou des frégates.

2. Ces ressources permettent aux Forces maritimes du Pacifique d'exécuter différents rôles et opérations, notamment :

   - Assurer une surveillance en utilisant ses propres ressources navales et maritimes (l'appareil Aurora ne peut effectuer que deux ou trois patrouilles par jour) ainsi que des rapports provenant des États-Unis, de navires et d'appareils civils, de télédétection, etc.
   - Appuyer le travail d'autres ministères du gouvernement (30 jours-navire pour Pêches et Océans, 60 jours-navire, 25 heures de Sea King et 800 heures d'Aurora pour la GRC et activités de soutien pour les services canadiens d'immigration et de douanes).
   - Participation Asie-Pacifique – années paires : déploiements dans le Pacifique Nord; années impaires : déploiements dans le Pacifique Sud ou en Asie du Sud-Est. Déploiement appuyant les sanctions des Nations Unies contre l'Iraq, le maintien de la paix au Timor Oriental et la lutte contre le terrorisme.
   - Diplomatie navale. Les visites de bâtiments de guerre servent aux relations diplomatiques, commerciales et militaires.
   - Recherche et sauvetage

3. Bien que la région de recherche et de sauvetage de Victoria, qui comprend la Colombie-Britannique, ses côtes et sa haute-mer ainsi que le Yukon, soit la plus petite des trois régions en termes de superficie (les autres étant Trenton et Halifax), elle requiert le plus grand nombre de missions et deux fois plus de missions comportant le plus haut niveau de gravité (environ 850 missions de catégorie 1, la plus risquée en termes de danger de mort, alors que chacune des deux autres régions en comportent environ 400). Les forces suivantes peuvent être déployées pour les missions de recherche et de sauvetage :

Forces maritimes :

- Navires et auxiliaire de la Garde côtière canadienne
- Navires des Forces maritimes du Pacifique
- Garde-côtière américaine
- Navires de passage

Forces aériennes :

- 442^{e} Escadron de transport et de sauvetage, équipé de trois hélicoptères Labrador et de six appareils Buffalo
- Volontaires civils de recherche et de sauvetage aériens
- Garde-côtière américaine
- Avions de passage

Questions

- Le déploiement actuel en mer d'Arabie devrait durer six mois, et pourrait se prolonger pour certains navires. Des musulmans/Pakistanais pourraient être intégrés à l'équipage.
- Appareils de recherche et de sauvetage Cormorants : les deux appareils déjà au Canada pourraient être opérationnels en 2002. Raison du retard de livraison : le fournisseur ne dispose pas d'une documentation complète pour l'entretien.
- Interopérabilité : Les navires canadiens peuvent être intégrés à un groupement tactique américain et participent fréquemment à des missions et à des exercices conjoints. Ces missions sont contrôlées par le commandant du groupement tactique dans le cadre des règles d'engagement établies par le gouvernement canadien. Le commandant affecte les missions en fonction des capacités des navires canadiens et des paramètres fixés par le gouvernement. Seul le quartier général d'Ottawa peut modifier les missions et les règles d'engagement autorisées.

- Les navires n'ont pas tous un équipage complet d'hommes et d'officiers. Il manque notamment d'officiers subalternes ainsi que de personnel dans les métiers techniques.
- L'effort de recrutement donne de bons résultats et attire des candidats aux postes d'officiers. Une prime de 10 000 $ à 20 000 $, accordée à la signature du contrat, attire des techniciens. Habituellement, très peu d'Asiatiques répondent aux efforts de recrutement, mais il n'existe pas de plan précis pour les recruter.
- Les femmes sont de plus en plus nombreuses à bord des navires et occupent des postes d'officiers subalternes. Cependant, aucune femme ne commande un navire : la formation d'un officier au rang de capitaine de marine demande environ 22 ans.
- Les activités de recherche et de sauvetage en mer coûtent très cher mais, contrairement aux missions terrestres, on ne cherche pas à recouvrer les coûts auprès de ceux qui se sont trouvés en mauvaise posture en raison de leur insouciance.
- La Marine aide d'autres ministères du gouvernement en offrant les navires ou les appareils, les équipes et la formation nécessaires pour aborder un navire ou un aéronef et en prendre le contrôle, mais ses officiers n'ont pas le droit d'effectuer d'arrestations. Les opérations sont souvent complexes. Ces opérations peuvent débuter comme mission de sauvetage et exiger ensuite l'intervention d'agents de l'immigration (immigrés) ou de la GRC (stupéfiants).

Le Comité visite le *HMCS Algonquin* et est informé sur le potentiel de combat du groupe opérationnel.

Le commandant et un état-major d'environ 31 personnes assurent le commandement et le contrôle du groupe opérationnel, à bord du destroyer *Iroquois*, doté d'un équipage de 280 personnes. Le commandant et l'état-major doivent planifier des actions de portée mondiale et intégrer le travail du destroyer, de deux frégates et d'un ravitailleur, en plus des hélicoptères et, éventuellement, d'un sous-marin.

Guerre aérienne : Le groupe opérationnel est équipé de radar et de missiles capables de frapper un aéronef à une distance maximale de 80 km.

Guerre électronique : Le groupe opérationnel dispose de l'équipement nécessaire pour localiser les navires et les aéronefs ennemis, bloquer leurs systèmes électroniques, détourner et faire dévier leurs missiles.

Guerre antisurface : Le canon sur tourelle a une portée d'environ 8 km et les missiles Harpoon, une portée d'environ 70 km.

Guerre anti-sous-marine : Le groupe opérationnel est équipé pour travailler avec des sous-marins et pourchasser des sous-marins par une combinaison localisateurs sonar/torpilles.

Les hélicoptères Sea King et les appareils Aurora sont les yeux du groupe opérationnel, et lui permettent d'étendre sa zone défensive et de viser des cibles dépassant largement sa portée normale.

Le groupe opérationnel joue aussi un rôle diplomatique important et intervient dans le contrôle environnemental des océans.

La Marine est à court d'environ 1 000 hommes et officiers. C'est pourquoi son personnel doit passer plus de temps en mer, soit 60 p. 100 en mer et 40 p. 100 sur terre, alors que les autres marines des pays de l'OTAN divisent leur temps à parts égales.

Questions

- Les navires du groupe opérationnel sont conçus pour résister aux guerres nucléaires, bactériologiques et chimiques.

- La Marine dispose d'un système de déploiement trois en un : un groupe déployé, un en instance de déploiement et un autre en état de préparation. Ainsi, l'équipage d'un navire n'est pas censé être déployé durant l'année suivant son retour.
- Le budget de la Marine prévoit du carburant pour 60 jours en mer par année, alors que ce nombre est de 125 pour d'autres pays de l'OTAN. L'an prochain, la Marine pourrait passer jusqu'à 240 jours en mer.
- Seulement 60 p. 100 de la flotte peut être tenue au niveau ultime de disponibilité opérationnelle.

Le capitaine Pile informe le Comité sur le rôle des Réserves dans la réalisation de l'effectif des navires de défense côtière, dont six sont affectés à la côte ouest et six à la côte est. À l'exception de deux experts techniques de la Force régulière, ces navires sont dotés en membres d'équipage et en officiers (38 réservistes, y compris le capitaine) par des réservistes de toutes les régions du Canada, liés par des contrats de trois mois, pour une période de trois ans. Ces bâtiments sont très polyvalents et peuvent adopter différentes configurations : ils peuvent être armés, exécuter des recherches hydrographiques, inspecter des objets au fond de la mer et agir comme navires de garde pour les activités de recherche et de sauvetage.

La Marine a adopté le concept de la force totale, et nourrit donc les mêmes attentes à l'égard de la Force de Réserve et de la Force régulière et leur demande de respecter les mêmes normes et un même niveau de leadership et de professionnalisme.

Questions

- Trois niveaux de rémunération de la Force de réserve : Classe A, pour ceux qui sont en fonction un soir par semaine et une fin de semaine à l'occasion; Classe B, pour le personnel contractuel des navires; Classe C, pour le personnel mobilisé à plein temps accomplissant les mêmes tâches que le personnel de la Force régulière. En avril 2002, on établira une distinction entre les Classes B et C en termes de capacité de déploiement. Le personnel déployable recevra la totalité de la solde d'un membre de la Force régulière, plutôt que 85 p. 100.

- Deux facteurs retardent l'embauche de réservistes : le candidat a un dossier criminel ou a déjà servi dans la Réserve, auquel cas il est nécessaire d'effectuer des recherches dans les dossiers avant de déposer une offre. Le personnel chargé d'exécuter ces recherches a été réduit en raison des compressions budgétaires.
- De façon générale, le capitaine Pile, comme d'autres officiers, n'approuve pas le type de législation régissant les réservistes aux États-Unis : les grands employeurs vont accorder du temps libre ou même « complémenter » la solde accordée par la Marine, alors que les petits employeurs peuvent être peu enclins à embaucher des réservistes s'ils doivent maintenir le poste ouvert.
- Principaux problèmes : manque de personnel – on ne peut constituer un équipage que pour cinq des six navires; manque de temps pour l'entraînement en mer; la plupart des jours en mer sont alloués aux officiers chargés de l'instruction.

QUALITÉ DE VIE

Les récentes hausses salariales et l'adoption d'une indemnité de vie chère d'allocation ont largement contribué à hausser le moral.

Le rythme des opérations, plutôt que la solde et les allocations, constitue maintenant le principal motif de plaintes. Ce facteur influe sur le moral, la tension (individuelle et familiale), la santé physique et la cohésion du groupe. Le ratio 60 p. 100/40 p. 100 de temps passé en mer et à terre ne s'applique pas aux réservistes de la Marine, qui passent beaucoup plus de temps en mer.

En général, les réservistes interrogés avaient une très haute opinion de leur entraînement et de la vie dans la Marine. Les nouveaux-venus trouvent que loger la famille coûte très cher.

Visite au 443e Escadron, Esquimalt

Le 443e Escadron est censé mettre six hélicoptères Sea King au service des Forces maritimes du Pacifique, mais l'un d'entre eux n'est pas disponible.

- Le 443e Escadron a pour mission de fournir un « helidet » ou détachement héliporté à chaque navire de haute disponibilité opérationnelle. Sur la côte ouest, cela signifie la présence de trois détachements héliportés, chacun étant composé d'un hélicoptère en bon état de service, de deux équipages de 4 personnes et d'une équipe de 11 techniciens d'entretien.
- En raison de leur âge ainsi que de la conception et de l'installation de leur équipement électronique, les hélicoptères Sea King nécessitent 30 heures d'entretien pour chaque heure de vol.

407e Escadron, Comox

Le Comité est informé des responsabilités du 407e Escadron, chargé d'effectuer des patrouilles au moyen d'avions de type Aurora à partir de Comox, en Colombie-Britannique. Les avions Aurora sont mis à niveau un à la fois, dans le cadre d'un projet visant à les doter d'équipements électroniques de pointe et qui devrait se terminer d'ici la fin de la décennie.

- L'entretien des avions est confié au personnel naviguant, et non à des contractuels. On estime que cette façon de faire est plus efficace et soutient le moral.
- Les appareils Aurora effectuent des vols de surveillance de six à huit heures, afin de contrer les activités de trafic ou de contrebande, de surveiller le respect des règlements environnementaux par la marine marchande et de localiser les filets dérivants et les navires mères.
- Les avions Aurora effectuent aussi les patrouilles dans le Nord, bien que leur fréquence ait été réduite par souci d'économie.
- Ces avions jouent un rôle essentiel dans les missions de recherche et de sauvetage en raison de leur capacité à effectuer des recherches sur de vastes étendues océaniques.

Questions

- Il est nécessaire de tenir certaines activités d'entraînement à différents endroits afin d'assurer l'interopérabilité des avions et des équipages, c'est-à-dire leur capacité à faire équipe avec des alliés.
- Les restrictions budgétaires font que les pilotes des avions Aurora ne volent que 400 heures par année, soit près de la période minimale nécessaire pour maintenir leur compétence et leur confiance.
- Le manque d'hélicoptères en bon état de vol limite à 300 le nombre d'heures de vol en mer et à 150, le nombre d'heures de vol à terre.

MARDI 20 NOVEMBRE 2001
PORT DE VANCOUVER

Brian Bramah, directeur régional, Sécurité et préparatifs d'urgence, Transports Canada, expose les dispositions de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, qui régit l'exploitation de navires de croisières de 100 couchettes et plus. Au port de Vancouver, les autorités portuaires et les croisiéristes ont conclu des protocoles d'entente sur les questions suivantes :

- création et composition d'un comité sur la sécurité
- formation sur la sécurité
- échange d'information

Chris Badger, vice-président, Exploitation, Autorité portuaire de Vancouver, souligne l'importance du port de Vancouver, le plus important au Canada et l'un des plus grands en Amérique du Nord, et expose la mission de l'Autorité portuaire de Vancouver, qui n'existe que depuis mars 1999. Contrairement au port de Montréal, par exemple, dont le quai est continu, le port de Vancouver dispose d'emplacements distincts pour les terminaux de vraquiers, les paquebots de croisière, les porte-conteneurs, etc. La responsabilité policière du port de

Vancouver est répartie entre différents corps de police, le plus important étant la Police de la ville de Vancouver.

L'Autorité portuaire assume relativement peu de responsabilités en ce qui concerne la sécurité du port. Un système de caméras de télévision en circuit fermé assure une surveillance à différents endroits du port 24 heures par jour, 7 jours sur 7. L'autorité portuaire a acquis un scanner mobile pouvant reproduire en image le contenu d'un conteneur de 40 pieds en 40 secondes; il est donc théoriquement possible de contrôler la totalité des conteneurs qui transitent par le port. L'Autorité portuaire débourse 250 000 $ par année pour accroître les patrouilles de sécurité autour du périmètre du port.

Questions

- Les croisiéristes ont la responsabilité de contrôler tous les passagers et les bagages à bord de leurs navires.
- L'Autorité portuaire a créé une petite unité de renseignements, chargée de coordonner le travail des huit forces policières municipales intervenant sur le territoire du port. On est généralement satisfait de la structure actuelle, considérée comme une amélioration par rapport à la Police portuaire, du fait qu'il y a un plus grand nombre d'agents en patrouille et que leur mandat dépasse la propriété portuaire.
- L'Autorité portuaire affirme n'avoir connaissance d'aucune activité liée au crime organisé dans le port. (Des agents des douanes disent être victimes d'intimidation lorsqu'ils inspectent les conteneurs et affirment que les *Hell's Angels* représentent la principale influence criminelle dans le port.) C'est là la responsabilité de l'Agence de lutte contre le crime organisé.
- L'Autorité portuaire soumet ses employés à un contrôle de sécurité. Toutefois, elle n'embauche que 121 des 27 000 personnes qui travaillent sur le territoire du port. Les compagnies qui louent une partie de la propriété portuaire sont libres de contrôler ou non les personnes qu'elles embauchent. L'Autorité portuaire collabore avec les entreprises

privées à la mise en place d'un système unique de cartes d'identité pour tous les employés du port.

- La *British Columbia Marine Employers Association* embauche et forme des travailleurs de quai, mais ils sont affectés à leurs postes par un bureau de placement syndical.

STRUCTURE DES SERVICES DE POLICE – PORT DE VANCOUVER

Les participants examinent la structure des services de police dans le port en compagnie de John Unger, chef de police adjoint, Police de la ville de Vancouver, et de l'inspecteur Doug Kilo, directeur, Gestion des cas graves, Division E, Affaires criminelles, GRC.

Les deux intervenants examinent avec le Comité l'intérêt du public dans le maintien de l'ordre sur les propriétés privées ainsi que les problèmes qui y sont associés. On convient avec le procureur général de la Colombie-Britannique de la nécessité de couvrir les activités policières sur la propriété portuaire, mais la rémunération des services de police demeure une question épineuse pour les municipalités locales.

Un bon nombre de municipalités sont concernées par le maintien de l'ordre sur la propriété portuaire, sans compter la participation des forces de police fédérales et provinciales, les ministères et organismes et les services de sécurité privés. Par conséquent, il est difficile de répartir clairement les responsabilités. Quoi qu'il en soit, les agents de police sont satisfaits de la coopération et de l'efficacité démontrées par les services de police en raison des points suivants :

- On a créé des équipes de surveillance du quai combinant les différentes forces et organisations policières, chacune apportant sa contribution en matière de renseignements.
- Le service de sécurité privé responsable de surveiller les installations portuaires par un réseau en circuit fermé a servi d'yeux et d'oreilles pour les équipes de surveillance.
- Des moyens de communication modernes ont contribué à unir les forces et les organisations assurant la sécurité du port.

Un analyste du renseignement de la *British Columbia Organized Crime Unit* [Unité du crime organisé, Colombie-Britannique] note que tous les éléments associés au crime organisé traditionnel sont présents dans le port, ainsi que les manifestations plus modernes que sont les triades asiatiques, la mafia russe, les narco-terroristes, etc.

La diversité des activités criminelles est comparable à celle du port de Montréal. Les groupes de motards y sont très actifs et très visibles et relient les activités criminelles dans les ports de l'est et de l'ouest. Bien que les différentes factions du crime organisé aient généralement leur spécialité, l'importation/exportation de drogues illégales représente l'activité la plus courante et la plus lucrative. En outre, les bandes asiatiques et russes exportent des voitures de luxe volées, la mafia russe agissant aussi dans le domaine de la fourniture d'équipements spécialisés. Pour leur part, les bandes mexicaines et colombiennes sont engagées dans le narco-terrorisme.

En conclusion, les témoins indiquent que les dépenses fédérales et provinciales dans la répression du crime organisé sont sans commune mesure avec les produits de la criminalité : les 4 millions $ dépensés par les gouvernements représentent une infime fraction de un pour cent des produits de la criminalité.

Questions

La police de Vancouver est très satisfaite de la coopération qu'elle obtient de l'Autorité portuaire et des sociétés privées qui louent les terminaux, ainsi que des organismes provinciaux et fédéraux concernés. En plus des patrouilles, des agents banalisés parcourent le territoire et les services de sécurité privés signalent au détachement toute activité suspecte.

Les agents du corps de police responsable déterminent de façon ponctuelle la responsabilité des activités de sécurité : en d'autres termes, la nature du crime et de l'opération de sécurité détermine l'organisme responsable.

L'insistance sur le fait que les autorités portuaires *établies par la loi agissent sur une base* strictement commerciale risque de nuire à la sécurité du public :

- Le contrôle systématique des conteneurs et du chargement entraîne des retards et indispose tant les importateurs que les exportateurs.
- Toutes les parties ont un intérêt financier à accélérer le trafic; les mesures de sécurité coûtent cher et demandent du temps.

Les observateurs ne conviennent pas tous que le fait de confier à une seule autorité la responsabilité de la sécurité portuaire au Canada soit une amélioration :

- Environ cinq ministères fédéraux ont la responsabilité d'appliquer des lois et des règlements dans les ports.
- Chaque port présente des différences, de sorte qu'un modèle unique ne conviendrait pas.
- Les différents points de vue des forces et organisations concernées sont valables et dignes d'être pris en considération; ils valent donc la peine qu'on investisse un effort supplémentaire pour coordonner leur travail.
- Trois niveaux de services policiers sont nécessaires pour répondre aux intérêts des trois niveaux de gouvernement intervenant dans le port. Le modèle des forces conjuguées recourt à des opérations et à des personnes spécialisées ou qui présentent un intérêt pour un aspect en particulier, et les équipes de surveillance des quais regroupent des représentants de toutes les forces policières.

En matière législative, les témoins indiquent qu'aux États-Unis, l'accès aux quais est contrôlé par les lois douanières. Ils disent craindre l'obligation, par décision des tribunaux, de divulguer des sources et des techniques policières ainsi que l'identité d'informateurs de police.

Les ports canadiens doivent atteindre le niveau de sécurité qui prévaut dans les grands aéroports :

- Les employés doivent subir un contrôle de sécurité et on doit interdire l'accès à ceux qui ont un dossier criminel pertinent ou qui font partie d'associations criminelles connues.
- On doit contrôler les mouvements d'entrée et de sortie ainsi que les mouvements à l'intérieur de la propriété portuaire.
- Il n'existe pas de registre central de signalement des vols de conteneurs ou de leur contenu, car entre 300 et 400 assureurs différents sont concernés.

IMMIGRATION

Rob Johnson, Immigration Canada, décrit brièvement le traitement réservé aux immigrants illégaux dans le port. Les priorités en matière d'application de la loi sont les suivantes :

- les terroristes, les criminels de guerre et les criminels;
- l'expulsion des personnes déportées par le passé, de celles qui n'ont pas respecté l'ordre de se présenter aux procédures et de celles qui se sont vu refuser le statut de réfugié.

Bien que les médias aient fait largement écho de quelques tentatives visant à faire débarquer un nombre important d'immigrants illégaux à partir de bateaux stationnés en haute mer, on découvre un nombre relativement faible de réfugiés de la mer et de passagers clandestins chaque année, soit entre 60 et 83 personnes par année au cours des six dernières années. Les autorités de l'immigration s'en remettent aux agents de Douanes Canada pour déterminer s'il convient de faire enquête sur un passager ou un membre d'équipage.

Dans ses réponses, M. Johnson indique que les immigrants illégaux choisissent rarement le bateau comme moyen d'entrer illégalement au pays. Il explique que les terroristes potentiels sont identifiés par des sources de renseignements, les réponses données lors des interrogatoires ainsi que leurs antécédents.

AGENCE DES DOUANES ET DU REVENU DU CANADA

Danielle Evans, chef, Opérations maritimes, Vancouver, indique au Comité qu'elle dispose de 60 équivalents temps plein pour interroger les passagers et l'équipage et inspecter les conteneurs et la cargaison. Les membres de son personnel représentent les principaux agents d'inspection pour différents ministères et organismes fédéraux.

Ses équipes présentent le meilleur dossier en matière de répression de la contrebande sur la côte ouest, sensiblement meilleur que celui de leurs homologues américains. Ce succès est attribuable aux facteurs suivants :

- utilisation d'un système de renseignement supérieur ainsi que de contacts canadiens et internationaux leur permettant de cibler la région de provenance d'un navire, certains importateurs/exportateurs ainsi que des navires et des conteneurs en particulier;
- compétences en matière d'interrogatoires ;
- technologie : un « Mobile Vacis », scanner à rayon gamma reproduisant, en une minute, une image bidimensionnelle du contenu d'un conteneur;
- « fouille » ou inspection des navires;
- formation et échange d'information sur les techniques efficaces.

Le principal défi des Opérations maritimes est le nombre d'endroits à couvrir et de points d'entrée dans le port de Vancouver. Les techniques de répression de la contrebande prennent plusieurs formes :

- inspection à quai ou inspection visuelle par des agents assistés par des chiens;
- fouille des navires ou inspection approfondie par deux agents ou plus, d'une durée de six à huit heures;
- avant le 11 septembre, inspection sélective des navires afin de déterminer la nécessité d'une fouille. Depuis le 11 septembre, des agents montent à bord de tous les navires pour interroger l'équipage;
- technologie.

M^me^ Evans requiert donc de nouvelles ressources techniques et humaines pour éviter l'épuisement professionnel chez son personnel, en raison des nouvelles exigences qui lui sont imposées depuis les événements du 11 septembre.

RENCONTRE AVEC LES AGENTS DES DOUANES

Une rencontre informelle avec des agents des douanes éclaire le Comité sur les pressions et les difficultés associées à leur travail. Malgré les améliorations notoires qui ont été apportées à leurs uniformes et à leur équipement et le fait que la direction a récemment commencé à distribuer des vestes anti-balles, les agents constatent que la conception et la taille de la plupart des uniformes et de l'équipement ne sont pas adaptées aux femmes.

Les agents jugent que leur organisation manque de personnel et qu'ils dépendent trop d'employés étudiants peu entraînés durant les périodes de pointe, en été. Le manque de personnel se traduit par une diminution du nombre d'inspections de conteneurs et des équipes de fouilles chargées de monter à bord des navires pour interroger l'équipage et effectuer des recherches. Pour des raisons de sécurité, un agent ne peut monter seul à bord d'un bâtiment, même s'il s'agit d'un bateau de pêche ou d'une embarcation de plaisance.

On a abandonné les inspections sommaires, qui établissent la corrélation entre le manifeste et les denrées déchargées.

Les agents des douanes pourraient être plus efficaces s'ils étaient mieux équipés. Le réseau informatique est jugé inefficace. Il ne livre pas toute l'information nécessaire pour « cibler » les inspections ou les passagers. En outre, les véhicules ne sont pas munis de terminal, de sorte que les agents doivent retourner au bureau pour obtenir l'information et produire leur rapport. Une technologie plus avancée leur permettrait d'inspecter un plus grand pourcentage de conteneurs et de bagages. À certains lieux de travail, notamment au terminal des navires de croisière, le manque d'installations douanières rend les conditions de travail pénibles.

Les agents trouvent que, dans les aéroports, on leur demande de plus en plus d'effectuer un travail potentiellement dangereux pour lequel ils n'ont reçu que peu ou pas de formation, comme d'interroger des passagers susceptibles de se comporter de façon violente, de rechercher des explosifs ou des agents chimiques ou bactériologiques dans les bagages. Ils ont besoin d'une formation complémentaire et d'un meilleur équipement personnel.

Bien que les promotions semblent fondées sur le mérite, le délai accordé pour les appels (sept jours civils) est jugé trop court. La fréquence des transferts et des promotions au sein de l'équipe de direction crée des tensions au sein du personnel et nuit à son efficacité.

En général, les agents estiment que leur travail est plus dangereux qu'auparavant et qu'ils courent plus de dangers. Par conséquent, ils veulent être munis d'une matraque ou de gaz chimiques pour leur protection personnelle. Ils estiment également que la différence entre leur travail et celui des policiers ne justifie pas l'écart salarial de 15 000 $.

MERCREDI 21 NOVEMBRE 2001
AÉROPORT INTERNATIONAL DE VANCOUVER

Craig Richmond, vice-président, Opérations aéroportuaires, Aéroport international de Vancouver, signale que les autorités aéroportuaires assument déjà la responsabilité de la plupart des aspects liés à la sécurité dans les aéroports, notamment :

- charger une société privée de services de sécurité de contrôler l'accès aux zones réservées et de patrouiller ces secteurs;
- passer un contrat avec la GRC de Richmond afin qu'elle assure les services de police en cas d'incidents de sécurité ainsi qu'une présence armée aux points d'inspection des passagers.

Il est donc logique et souhaitable que les lignes aériennes laissent aux autorités portuaires la responsabilité de contrôler les passagers avant l'embarquement, au nom du gouvernement du Canada.

Les autorités portuaires souhaitent la création d'un organisme à but non lucratif, regroupant des intervenants du gouvernement et du secteur privé, chargé d'élaborer et de superviser des normes nationales concernant les ressources technologiques et la formation nécessaires au contrôle des passagers avant l'embarquement ainsi que les modalités d'exécution de ces contrôles, et de superviser la gestion des inspections pré-embarquement dans les petits aéroports. La création d'un tel organisme procurerait les avantages suivants :

- unité de commandement parmi les agents de sécurité et le personnel des aéroports : tous relèveraient de l'autorité portuaire et agiraient en son nom;
- travail plus varié et plus intéressant pour le personnel de sécurité, qui assurerait en rotation le contrôle pré-embarquement, la patrouille des zones réservées à l'intérieur et à l'extérieur du terminal ainsi que la surveillance du système de télévision en circuit fermé;
- amélioration du salaire et des avantages sociaux ainsi que des possibilités d'avancement pour les agents chargés du contrôle pré-embarquement, dans le cadre d'une force de sécurité intégrée, dont le taux de traitement supérieur réduirait le taux de roulement très élevé parmi le personnel chargé du contrôle pré-embarquement;
- reddition de comptes au niveau local dans le contexte d'une norme nationale.

Parlant au nom de Transports Canada, Brian Bramah livre un bref aperçu des lois et règlements régissant les trois programmes sur la sécurité aérienne : sécurité des passagers aériens, sécurité des terminaux, des pistes, etc., et sécurité des aéronefs.

Questions

Avant de pouvoir obtenir un laissez-passer l'autorisant à franchir une zone réservée, un employé doit subir une vérification d'antécédents pour une période de 10 ans. Un laissez-passer rouge permet à un employé de pénétrer seul dans une zone réservée alors qu'un laissez-passer

bleu signifie qu'il doit être accompagné. Les laissez-passer des lignes aériennes étrangères sont admis, mais les membres d'équipage doivent subir un contrôle de sécurité.

Entre 28 et 40 personnes peuvent demander un laissez-passer.

- L'autorité aéroportuaire effectue une première série de vérifications avant de délivrer un laissez-passer bleu.
- Transports Canada transmet la demande de laissez-passer comportant des restrictions à la GRC et au Service canadien du renseignement de sécurité. Puisque le travail aux aéroports fluctue selon les saisons, Transports Canada, la GRC et le Service canadien du renseignement de sécurité sont parfois inondés de demandes et Transports Canada doit attendre la réponse durant des mois. À partir de l'information fournie par Transports Canada, l'autorité aéroportuaire délivre le laissez-passer ou indique au demandeur les motifs du refus.
- Le programme de contrôle de sécurité des laissez-passer comportant des restrictions est de portée nationale : l'information communiquée à un aéroport pourra être examinée par tout aéroport recevant des demandes d'emplois.
- Les gardes de sécurité aux points d'entrée des zones réservées ont une liste des laissez-passer non valides, dont la « puce » (qui déverrouille la porte) a été invalidée puisque le détenteur de la carte ne travaille plus à l'aéroport ou parce que la carte a été perdue ou volée.
- Cette façon de faire pose problème lorsque les employeurs négligent de signaler ou de recouvrer les laissez-passer non valides. Il faudrait imposer des sanctions plus sévères à ces employeurs.
- Il est difficile de recouvrer les laissez-passer remis aux employés d'une ligne aérienne qui a fait faillite, comme Canada 3000.
- Lorsque le nombre de cartes perdues ou volées dépasse 3 p. 100 du total, il faut en informer Transports Canada.

L'autorité aéroportuaire estime que tous les aéroports devraient respecter les mêmes normes de sécurité, ce qui justifie la participation du gouvernement fédéral à un organisme conjoint secteur privé/gouvernement chargé de réglementer et de superviser le contrôle pré-embarquement. Cependant, elle croit que les aéroports devraient disposer d'une certaine latitude dans les moyens de respecter les normes, d'où la responsabilité de l'autorité aéroportuaire d'offrir le service.

Ce système peut être à la fois sûr et efficace :

- En disposant de plus de personnel apte à effectuer un contrôle pré-embarquement, l'autorité aéroportuaire peut ouvrir des files additionnelles en mobilisant du personnel affecté ailleurs. Ce procédé permettrait de respecter la norme concernant le délai d'attente maximal en file sans mettre en cause les normes de contrôle.

L'autorité aéroportuaire admet qu'en de très rares occasions, lors d'un important refoulement aux douanes, on a demandé à la direction d'ordonner aux agents des douanes d'accélérer le processus d'inspection.

- Il serait normalement possible d'éviter les longues files en améliorant les communications avec les lignes aériennes et en obtenant des renseignements précis sur les réservations du lendemain.

L'autorité aéroportuaire estime que les divers ministères et organismes responsables de la sécurité, comme l'autorité aéroportuaire elle-même, les lignes aériennes, Transports Canada, les Douanes, l'Immigration, la GRC et la compagnie de services de sécurité, collaborent efficacement et connaissent les responsabilités de chacun.

L'autorité aéroportuaire échange de l'information régulièrement avec une grande variété d'intervenants américains et canadiens. La petite unité de renseignement de Transports Canada est en relation quotidienne avec le Service canadien du renseignement de sécurité.

SERVICES DE POLICE

La GRC est responsable de l'application des lois fédérales à l'aéroport et le détachement de Richmond y assume, par contrat, la responsabilité des services de police.

L'inspecteur Jim Begley explique la structure et les tâches de l'unité de lutte contre le crime organisé à l'aéroport. En 1999, l'unité s'est vu confier 20 nouveaux postes d'agents en uniforme et intègre maintenant des tâches exécutées auparavant par différentes sous-unités en fonction à l'aéroport. Avec une force combinée de 47 agents, l'unité a pour mandat de faire appliquer les lois fédérales et d'empêcher les activités des organisations criminelles. Au cours de sa première année d'existence, l'unité s'est attachée d'abord à établir un réseau de sources d'information et à créer des banques de renseignements sur les activités des groupes criminalisés à l'aéroport. Elle a commencé à mener des activités de lutte contre le trafic de personnes et de stupéfiants au pays. L'aéroport de Vancouver est une plaque tournante importante entre l'Asie, les États-Unis et d'autres régions du Canada, tant pour les stupéfiants que pour les produits de la criminalité, des sommes d'argent importantes étant déplacées sans motif légal. Les sous-unités sont les suivantes :

- Exécution des lois fédérales (tenue civile) : accorde présentement une attention particulière aux crimes contre la propriété intellectuelle comportant l'importation de copies piratées de vêtements signés, de films, de logiciels, etc.;
- Exécution des lois fédérales (en uniforme) : soutien d'autres unités, surveillance et actions visant à rassurer le public en période de crise;
- Lutte antidrogue : collaboration étroite avec les douanes;
- Immigration : collabore étroitement avec les agents d'Immigration et s'intéresse particulièrement au trafic de personnes dans un but lucratif, souvent à des fins de prostitution;
- Groupe du renseignement intégré de l'aéroport : surveille habituellement les déplacements des criminels, mais accorde présentement une attention particulière aux activités de contre-terrorisme; le Groupe interroge les passagers suspects et suit leurs

déplacements. Cette sous-section utilise aussi les ressources d'autres organismes et ministères (Douanes, Transports, Immigration, etc.) comportant un volet axé sur le renseignement.

L'inspectrice Tonia Enger, GRC, détachement de Richmond, informe le Comité des responsabilités de son détachement en tant que force policière pour ce territoire. En vertu d'un contrat passé avec l'autorité aéroportuaire, son détachement assume les fonctions générales de maintien de l'ordre et doit être en mesure de répondre en moins de cinq minutes à un appel provenant d'un point de contrôle. En tant que force policière d'intervention, son détachement collabore avec le groupe de la GRC posté à l'aéroport, sans toutefois en relever.

Brian Flagel, directeur, Opérations aéroportuaires, Agence des douanes et du revenu du Canada, dirige un effectif de 232 équivalents temps plein, chargé d'effectuer trois activités :

- Plus de 4 millions de passagers et leurs bagages sont soumis à des contrôles et à des examens primaires et secondaires ainsi qu'à des contrôles de dépistage par l'unité des opérations relatives au trafic, en fonction 24 heures par jour, 7 jours sur 7.
- L'unité chargée de l'exploitation côté piste et des opérations d'exécution spéciales déploie diverses équipes spéciales dans les secteurs réservés au trafic, les zones commerciales et les aires d'opération. Ces équipes empêchent les activités de contrebande, veillent à ce que les exportations respectent la réglementation, effectuent des fouilles dans les aéronefs et recueillent l'information nécessaire pour cibler des vols en particulier.
- Les opérations de fret aérien sont chargées du fret international, des colis des entreprises de messagerie (y compris le courrier et les documents exprès) et supervisent les entrepôts de douanes et les entrepôts d'attente ainsi que les activités concernant les articles en franchise. Elles traitent aussi les vols d'appareils privés et d'entreprise ainsi que les vols nolisés, sur demande.

Les agents des douanes et du revenu affectés à l'aéroport ont plusieurs défis à relever :

- Augmentation des attentes du public et du milieu des affaires tant en matière de sécurité que de rapidité du service;
- Augmentation des attentes du gouvernement en ce qui concerne la réduction des mouvements de contrebande, le mouvement des criminels et des terroristes, la prévention de l'importation de substances et de produits alimentaires contaminés par des maladies, etc.
- Raffinement des méthodes utilisées par les groupes criminels et les groupes terroristes.

Questions

L'autorité aéroportuaire tient régulièrement des exercices sur table destinés à mettre en pratique et à élaborer des mesures d'urgence. Le planificateur des mesures d'urgence convoque les réunions et préside le comité.

Le Comité de la sécurité se réunit régulièrement pour coordonner le travail de l'autorité aéroportuaire, de la GRC, des Douanes et du service de sécurité privé. Les autorités américaines peuvent aussi être convoquées. Le Comité tient aussi des réunions et des conférences avec des intervenants américains.

L'autorité aéroportuaire ne peut pas effectuer de recherches auprès des détenteurs d'un laissez-passer comportant des restrictions à l'entrée ou à la sortie d'une zone réservée, mais le projet de loi C-23 autorisera la divulgation anticipée des listes de passagers.

L'unité pour la sécurité dans les aéroports et la lutte contre le crime organisé, mise sur pied par la GRC, pourrait doubler son effectif actuel. Il est très coûteux d'égaler la capacité du crime organisé d'acheter de l'équipement technologique. Les faux documents sont de plus en plus difficiles à détecter. En outre, les criminels utilisent maintenant des téléphones cellulaires durant de courtes périodes, avant de les jeter, afin d'éviter que leurs appels ne soient retracés.

L'effectif du service des douanes est suffisant pour le volume de trafic qui prévaut à la suite des attentats du 11 septembre. À l'été, 60 étudiants sont embauchés après une formation de trois semaines et demie. Lorsque le service des douanes est surchargé par une combinaison de vols en avance et de vols en retard, on ordonne d'accélérer le processus relatif au revenu, mais pas celui qui concerne la sécurité. Cet ordre a été donné quatre ou cinq fois l'été dernier.

Le superviseur de la sécurité à Air Canada expose l'approche adoptée par la société en matière de sécurité. Pour améliorer la sécurité, Air Canada a appliqué les mesures suivantes :

- Imposition d'une limite plus stricte en ce qui concerne le bagage à main;
- Obligation pour les passagers de fournir une pièce d'identité à la porte d'embarquement;
- Renforcement des portes menant à la cabine;
- Déposition d'une requête concernant la mise en place d'un organisme comme NAVCAN, chargé de la responsabilité du contrôle de pré-embarquement;
- Appui à la présence de gardiens à bord des avions;
- Appui aux travaux du Groupe consultatif sur les voyages par avion, formé de représentants du gouvernement et du secteur, qui vise à établir des services de sécurité intégrés et à dégager les pratiques exemplaires appliquées au Canada et dans le monde.

Questions

Les mesures de sécurité doivent à la fois faciliter le trafic et assurer l'exécution des règlements. Leur efficacité doit faire l'objet d'une évaluation constante. L'utilisation de nouvelles technologies au sol peut s'avérer efficace, tout comme la présence de gardiens dans les avions. Il faut contrôler la totalité des bagages. Cependant, ces mesures vont coûter cher, ce qui pose le problème du recouvrement des coûts.

Air Canada appuie la création d'un organisme distinct chargé de mettre en place et de faire appliquer un système national de laissez-passer pour les zones réservées. À titre de transporteur, Air Canada veut pouvoir en appeler des décisions de l'autorité aéroportuaire.

On devrait instaurer un système de « mesure du risque » posé par les passagers, à partir du moment où ils font une réservation, et imposer des règles de contrôle plus strictes aux portes d'embarquement.

Le superviseur de la sécurité à Air Canada estime que, compte tenu du niveau de risque auquel sont exposés les passagers canadiens, le programme de sécurité canadien est, en définitive, meilleur que le programme américain.

JEUDI 22 NOVEMBRE 2001
1re Division aérienne du Canada, Quartiers généraux de NORAD, région du Canada, Winnipeg

Le major-général Steve Lucas livre un aperçu des capacités de la 1re Division aérienne :

- Contrôle aérospatial assuré par des appareils basés à Comox, en C.-B., à Goose Bay, à Terre-Neuve et au Labrador;
- Appui aux Opérations maritimes sur les côtes est et ouest par des détachements de Sea King affectés à la Marine et des aéronefs de patrouille maritime;
- Appui aux forces terrestres au moyen d'escadrons d'hélicoptères basés à Edmonton, à Petawawa, à Borden, à Saint-Hubert, à Valcartier et à Gagetown;
- Mobilité aérienne assurée par un escadron d'avions de transport basé à Yellowknife et des aéronefs basés à Winnipeg, à Trenton et à Greenwood;
- Activités de recherche et de sauvetage pour les régions de Victoria (comprenant la C.-B. et le Yukon), la région de Halifax (comprenant les provinces maritimes) et la région de Trenton (comprenant le Nord et l'intérieur);
- Entraînement aérien.

En tant que commandant de la 1re Division aérienne du Canada, le major-général Lucas relève de l'un ou l'autre quartier général, selon les différents rôles qu'il assume, soit du Chef de l'état-major des forces aériennes, du Sous-chef d'état-major de la défense (recherche et

sauvetage) ou du quartier général de NORAD, au Colorado. Cette dernière responsabilité revêt une importance particulière depuis les événements du 11 septembre. Toutefois, le major-général Lucas n'est pas tenu de consulter Ottawa pour les missions courantes ou les missions de NORAD déjà acceptées.

Questions

Les compressions financières ont touché toutes les formes d'entraînement – individuel, collectif, national, international. Ainsi, le niveau de préparation général a diminué et seule une poignée de pilotes présente le niveau ultime de préparation. On a suspendu l'entraînement consacré à différentes missions.

- Ainsi, les pilotes de CF 18 ne pratiquent plus les vols à basse altitude destinés à compenser partiellement la réduction des heures de vol annuelles, qui passe de 201 à 180 heures. Les nouveaux simulateurs et l'élimination de l'entraînement à la chasse anti-sous-marine ont entraîné une réduction des heures de vol des pilotes et de l'équipage des avions de patrouille Aurora.

Le major-général est généralement satisfait de l'entraînement des pilotes effectué à contrat. Bombardier fournit tout : la nourriture, le logement, les aéronefs, les simulateurs et les logiciels. La formation est de classe mondiale et nombre de pilotes de l'OTAN viennent s'entraîner au Canada.

L'entretien à contrat des postes de radar semble efficace. Le major-général Lucas a des réticences au sujet de l'entretien des aéronefs à contrat, car les forces aériennes doivent être en mesure d'effectuer ces travaux lors des déploiements à l'étranger.

- En général, l'exécution de travaux à contrat offre moins de latitude, car les travailleurs et les techniciens contractuels ne peuvent être affectés à d'autres tâches en cas d'urgence ou lorsqu'ils sont peu occupés. Ils peuvent effectuer des heures supplémentaires, mais à un taux majoré.

Les Forces aériennes canadiennes ne disposent pas d'une capacité de transport par air stratégique et ne peuvent se déployer rapidement en l'absence d'appareils nolisés ou de l'aide de forces alliées. L'absence de capacité stratégique de ravitaillement en vol limite aussi la vitesse à laquelle les aéronefs peuvent être déployés à l'étranger. Au point de vue tactique, seuls les avions de la Marine américaine peuvent être ravitaillés en vol par des ravitailleurs canadiens, du fait que leur système de ravitaillement est du même type « à panier » que celui des aéronefs canadiens. En outre, seuls certains ravitailleurs américains sont équipés pour ravitailler les aéronefs munis d'un système « à panier » ou d'un système « à sonde ».

L'adjudant-chef Danno Dietrich expose au Comité le contexte dans lequel s'inscrit le projet « Plan de vol pour la vie », destiné à améliorer la qualité de vie. Ce projet prend racine dans les travaux d'un groupe de travail mis sur pied en 1996-197 pour dégager les préoccupations des aviateurs et de leurs familles et formuler des recommandations visant à hausser leur moral. Le Groupe de travail a décidé d'entendre toutes les propositions et de donner suite à toutes les préoccupations et les suggestions formulées. Aujourd'hui, l'adjudant-chef du Commandement assure la présidence du Comité consultatif pour le Plan de vol pour la vie – Commandement aérien, qui regroupe des représentants de différentes unités. Le Plan a donné des résultats positifs, notamment :

- Le Centre de ressources pour les familles militaires offre une formation en langue seconde pour le conjoint, un service d'urgence pour la garde d'enfant ainsi que des services d'aide à l'emploi pour le conjoint.
- La rémunération et les avantages sociaux offrent une indemnité de vie chère d'affectation, des allocations de voyage pour événements familiaux ainsi qu'une amélioration des prestations de maternité et des prestations parentales.
- Les logements familiaux ont été améliorés et les augmentations de loyer ont été maintenues à 9 p. 100 pour une période de 5 ans (augmentation de la solde de 28 p. 100).
- Le concept 12V appliqué aux déploiements en Bosnie-Velika/Kladusa prévoit le déploiement d'un escadron pour une période de 12 mois, avec période de service variable : un effectif de base de 16 personnes est déployé durant 6 mois à la fois, alors que la plupart du personnel qui reste demeure en fonction pour deux périodes de 56 jours, ou trois périodes, dans certains cas. Non seulement cet arrangement perturbe moins la vie familiale, mais il facilite la réservation de personnel pour participer aux rotations.

- Les militaires disposent d'un uniforme différent pour le travail et le déploiement.

Le rythme des opérations et le manque de personnel essentiel sont les principales difficultés auxquelles est confrontée la 1re Division aérienne du Canada. Le nouveau système de rotation a diminué la pression exercée par le rythme des opérations, mais tant celles-ci que le manque de personnel ont nuit à l'entraînement, ce qui crée un cercle vicieux.

Questions

Le manque de temps d'entraînement constitue l'une des principales sources de tension. L'aviateur est devenu un « propre à tout et un bon à rien ». La conservation du personnel représente un problème plus aigu que le recrutement, en raison de la période nécessaire pour entraîner une recrue. Si elles sont approuvées, les primes de conservation devraient faciliter la conservation des techniciens.

Les Forces aériennes manquent de ressources pour traiter le syndrome de stress post-traumatique et ont dû établir des partenariats avec des cliniques non militaires. Il reste le problème d'inciter les aviateurs à signaler leurs symptômes avant que leur tension ne devienne chronique. Les militaires les plus couramment affectés sont ceux qui ont servi avec l'Armée et dont la situation a été empirée par leur isolement à leur retour dans leur unité. Les Israéliens ont eu du succès avec un programme dans lequel on questionne de façon répétée le soldat afin de l'amener à parler de son expérience de lui-même.

Le phénomène de la violence familiale a été atténué par la mise en place de centres de ressources familiales, parallèlement à une diminution significative de la tolérance à l'égard de la violence familiale.

On note différents types de surconsommation de drogues. Le principal problème reste la consommation d'alcool (la surconsommation de médicaments prescrits pose problème également). La consommation de drogues illégales est une faute qui met fin à la carrière chez les

grades supérieurs, alors que les caporaux et les soldats se voient accorder la possibilité de suivre un traitement de toxicomanie.

Il a été difficile de recruter des membres des minorités visibles, car la plupart des recrues provenaient de petites collectivités et non des grandes villes.

Le lieutenant-colonel Gord Reid, Commandant, École de navigation aérienne des Forces canadiennes, livre un aperçu des activités de l'École. L'ÉNAFC offre différents cours d'instruction des équipages :

- Le Cours de base des navigateurs aériens expose les compétences essentielles nécessaires pour mener des opérations tactiques et gérer les systèmes de navigation aérienne et de communications.
- Le Cours de base pour l'OP DEA vise à enseigner les compétences nécessaires pour utiliser les détecteurs électroniques et les systèmes de communications.
- Le Cours d'état-major de navigation aérienne enseigne aux équipages comment déceler et expliquer les lacunes en matière de capacité opérationnelle et recommander des solutions.
- Le Cours d'instruction pour navigateurs sert à entraîner des équipages qualifiés à offrir une instruction en classe et en situation de vol.

Les places libres du Cours de base des navigateurs aériens sont vendues à des aviateurs de pays étrangers, dont Singapour, l'Australie, l'Allemagne et la Norvège.

Le lieutenant-colonel Bert Doyle, commandant du 402^{e} Escadron, informe le Comité sur le rôle de l'Escadron et du concept de « force totale » dans lequel il s'inscrit.

Le 402^{e} Escadron entraîne les pilotes sur des avions Havilland Dash 8 et fournit l'avion utilisé par l'École de navigation aérienne pour l'instruction des équipages. Des membres de la

Force de réserve et de la Force régulière assument ensemble les rôles et les tâches du 402e Escadron, à la différence que le personnel de la Force régulière est utilisé là où il est requis, alors que les membres de la Force de réserve sont utilisés là où ils peuvent servir. La principale préoccupation des réservistes est le manque de protection législative lors des périodes de service consacrées aux opérations ou à l'instruction.

Questions

- Environ 10 p. 100 des réservistes du 402e Escadron travaillent à plein temps. Les réservistes pouvaient bénéficier de leur statut de réservistes à l'époque où les relations entre le Commandement et la Force de réserve étaient favorables.
- On hésite à adopter le modèle législatif américain, bien qu'on note que la législation de toutes les provinces, sauf le Québec, permet aux employés de l'État de consacrer du temps libre aux activités de la Force de réserve. Le gouvernement fédéral n'a pas adopté de disposition législative en ce sens.

RAPPORT DE VISITES D'ÉTUDE : 21-24 JANVIER 2002
HALIFAX ET À GAGETOWN

PRODUIT POUR LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

COMPTE RENDU DE LA MISSION D'ÉTUDE À

HALIFAX ET À GAGETOWN, 21-24 JANVIER 2002

LUNDI 21 JANVIER

Le capitaine de vaisseau Greg Burke, commandant par intérim des Forces maritimes de l'Atlantique a informé le Comité des défis auxquels il fait face.

- Les budgets ont été réduits de 26 % par rapport au niveau d'il y a cinq ans.
- Le manque de personnel et d'équipement a exercé une influence négative sur le rythme des opérations et la qualité de vie.
- La protection de la force est nécessaire au pays et à l'étranger.
- La flotte a dû passer des opérations en haute mer à celles sur le littoral : adaptabilité.
- La pénurie de techniciens dans certains groupes professionnels militaires a entraîné des effets sur la maintenance de la flotte – la pénurie de techniciens est plus grave que le manque d'argent.
- Il est responsable actuellement de la dotation en personnel de deux des trois navires. La rotation du personnel prévue pour janvier aura donc un effet sur la qualité de vie.
- Habituellement, un marin est affecté en mer pendant 100 jours dans une année, mais les équipages des bâtiments de patrouille côtière se retrouvent en mer pendant une période variant entre 120 et 150 jours.

Le capitaine de vaisseau Christian Preece a brossé au Comité un tableau sur les questions relatives au personnel et à la qualité de vie :

- Le nombre de plaintes de harcèlement a diminué parce que les militaires sont mieux formés et sensibilisés à cet égard; on traite généralement mieux les questions se rapportant à la qualité de vie.

- La tenue de travail du personnel féminin est adéquate, mais la tenue opérationnelle doit encore être modifiée.
- Trois femmes ont demandé de travailler à bord de sous-marins, et elles seront affectées au même bâtiment après leur entraînement. Le manque d'intimité et les catégories professionnelles en cause font encore obstacle à l'affectation des femmes à bord des sous-marins.
- À Halifax, les logements militaires sont inférieurs aux normes. Les LF ont été construits dans les années 50 en fonction des normes en vigueur dans les années 40. Environ 70 % des militaires ont acheté une maison à Halifax. La demande n'était pas très forte pour les petits appartements militaires en raison des conditions du marché local, mais il faudrait offrir davantage d'appartements de trois ou quatre chambres.

Voici quelles sont les questions soulevées par les membres du personnel militaire :

- Les LF ne valaient pas le prix du loyer demandé, qui était supérieur au coût d'achat d'une maison (principal, intérêt et taxes).
- On considère que la solde versée est généralement adéquate, mais la solde et le droit de pension des militaires à la retraite faisant partie de la Réserve ont fait l'objet de plaintes.
- On s'est plaint également qu'il faut beaucoup de temps pour obtenir l'équipement nécessaire; les matelas à bord des sous-marins et des frégates étaient comparés défavorablement à ce qu'on retrouve dans les cellules des prisons : ils sont minces et durs.

Le capitaine de vaisseau Richard Payne, commandant de l'Installation de maintenance de la Flotte (IMF) Cape Scott, a décrit au Comité l'importance de l'IMF.

- Dotée de 900 employés civils et de 200 militaires, l'IMF doit assurer la maintenance des sous-marins et exécuter les réparations courantes de l'équipement spécialisé à bord des frégates et des destroyers.
- Les employés civils sont frustrés parce que leur salaire est inférieur de 20 % à celui de leurs homologues de la côte Ouest.

- On a déployé des efforts à l'égard des groupes professionnels militaires afin que le personnel de la marine puisse avoir des affectations à terre.
- En raison des compressions budgétaires des années 90, le programme d'instruction a été éliminé. En raison de l'effectif vieillissant, il a fallu mettre en œuvre un programme d'apprentissage.

MARDI 22 JANVIER

Le colonel Joe Hincke, commandant de la 12e Escadre Shearwater a brossé au Comité le tableau de son escadre. Il doit composer avec deux problèmes importants.

- Le rythme des opérations, particulièrement en ce qui concerne le déploiement à l'étranger, a réduit considérablement le temps consacré à la formation personnelle et à la famille. Dans le cadre de l'opération Appolo, la guerre contre le terrorisme, son escadre a affecté 120 militaires à l'étranger pendant une période de six mois : les membres d'équipage et le personnel de maintenance au sein des détachements d'hélicoptères de la Force aérienne. Pour mettre en œuvre ce déploiement, il a fallu absolument réduire la durée des affectations à terre, ainsi que le temps consacré à l'instruction et à la famille. Sur les 37 pilotes disponibles, 24 ont été affectés à l'extérieur du pays. À leur retour, ils auront besoin de consacrer du temps à leur famille et mettre à jour leurs connaissances des tactiques qu'ils n'ont pas employées pendant leur déploiement. Certains pilotes et techniciens de maintenance devront se préparer immédiatement à une autre affectation dès leur retour. Dans une certaine mesure, un nombre très élevé de militaires de son escadre seraient touchés par une affectation parce que, après avoir participé à un déploiement, les pilotes se retrouveront au sein d'une unité au pays.
- Retarder le recrutement entraînerait une grave pénurie de personnel spécialisé d'ici à ce que les nouvelles recrues puissent être formées et puissent acquérir l'expérience nécessaire.

Le colonel Hincke a insisté sur la sécurité de l'hélicoptère Sea King et sur la capacité de ses techniciens d'entretenir celui-ci afin qu'il puisse voler en toute sécurité. À la suite de l'annulation du contrat de l'appareil EH 101, le moral était bas et il y avait une pénurie de pièces

de rechange pour le Sea King, puisqu'on s'était efforcé d'épuiser les stocks avant la livraison du nouvel aéronef. Depuis lors, le moral et la confiance des pilotes et des techniciens de maintenance du Sea King se sont améliorés.

Le mardi après-midi, le Comité a entendu les présentations du syndicat des agents de douane et du directeur régional de l'Agence des douanes et du revenu du Canada. Les représentants syndicaux ont fait valoir que l'Agence devait combler les besoins suivants.

- Il fallait davantage de douaniers. La pénurie de personnel oblige les agents de douane à travailler seuls dans des circonstances dangereuses. Certains points de passage frontalier n'étaient surveillés que par un seul agent qui se trouvait dans une situation dangereuse puisqu'il n'y avait aucun policier à proximité.
- Il faut pouvoir compter sur du personnel compétent. Le syndicat s'oppose à l'embauche massive d'étudiants peu formés et d'employés nommés pour une période déterminée pour travailler aux lignes d'inspection primaire. Le personnel permanent doit suivre un cours de 8 à 14 semaines et réussir l'examen, alors que ces étudiants ne reçoivent qu'une période de formation de deux semaines.
- La formation doit être pertinente. Les employés permanents reçoivent une formation de 8 à 14 semaines au début de leur carrière, mais n'en reçoivent pas beaucoup plus par la suite. C'est pourquoi le vérificateur général a établi que 60 % des employés permanents ne possédaient pas la formation pertinente sur la législation en matière d'immigration. Les agents dans 30 postes de douanes n'ont pas reçu la formation nécessaire lorsqu'on leur a donné le pouvoir de procéder à des arrestations à la frontière et de détenir les personnes ayant commis certaines infractions : enlèvement présumé, conduite avec facultés affaiblies, possession d'une automobile volée, etc.
- Il faut acquérir l'équipement nécessaire. Les syndicats font valoir qu'il faudrait permettre à au moins certains agents de douanes de porter des armes courtes, particulièrement ceux qui travaillent seuls sans agent de police à proximité. Les douaniers et les State Troopers américains portent des armes courtes, tout comme les membres de la GRC au Canada. Seuls les douaniers canadiens n'en portent pas.

Le syndicat a souligné ce qui suit :

- Soixante pour cent des conteneurs transitant à Halifax sont par la suite acheminés aux États-Unis et ne sont pas vérifiés par les douaniers canadiens.
- Au cours d'une journée, les douaniers vérifient approximativement 12 conteneurs non ciblés. Les conteneurs sont ciblés en fonction de la nature du renseignement, mais ceux qui sont ciblés ne sont pas vérifiés systématiquement.
- Le syndicat est en faveur d'inspections effectuées conjointement avec les douaniers américains parce qu'il serait plus efficace de ne pas vérifier deux fois le même conteneur.

AGENCE DES DOUANES ET DU REVENUE DU CANADA (ADRC)

L'ADRC doit mettre en œuvre le plan d'action en 30 points dans le cadre de la stratégie de la « frontière efficace ». Des représentants de l'ADRC rencontreront leurs homologues américains pour préciser le plan d'action. Cependant, le budget de l'ADRC ne permet pas à cette dernière de modifier le ratio employés pour une période déterminée/employés permanents.

- Dans la région de l'Atlantique, le ratio employés nommés pour une période déterminée/employés permanents varie entre 40/60 et 50/50 en fonction de l'époque de l'année.
- Pour les employés nommés pour une période déterminée, la période maximale se situe entre trois et quatre ans. L'école située à Rigaud au Québec a une capacité de formation restreinte.
- La formation obligatoire de 10 jours découlant des nouveaux pouvoirs d'arrestation est donnée dans les régions et non pas à Rigaud.

- Les équipes intégrées des mesures d'exécution à la frontière (EIMEF) comprennent des représentants de l'ADRC, du ministère de l'Immigration, de la GRC et de la patrouille frontalière américaine.

MERCREDI 23 JANVIER

Ian Atkins, surintendant principal et agent de la police criminelle à la Division H de la GRC, a exposé les divers éléments en place au Port de Halifax. Il a fait remarquer que les terminaux à conteneurs 1, 3 et 9 favorisaient davantage la commission d'actes criminels. Il a fait ressortir les points suivants :

- Le trafic de stupéfiants, de véhicules volés, de tabac et d'alcool, les vols dans les conteneurs ainsi qu'à l'immigration clandestine (on a retrouvé 39 étrangers clandestins dans les navires pendant l'année en cours) constituent les types les plus fréquents d'actes criminels perpétrés.
- Son détachement est responsable de la surveillance exercée dans les nombreux ports secondaires. Il reçoit l'aide de civils bénévoles qui donnent l'alerte lorsqu'ils sont témoins de débarquements et de mouvements suspects le long de la côte. Selon lui, environ la moitié des drogues illicites sont débarquées de petites embarcations le long du littoral et dans les petits ports.
- Les policiers ont vérifié les antécédents des débardeurs. Les résultats indiquaient qu'un pourcentage très élevé possédait un casier judiciaire.
- Dans le Port de Halifax, 187 des 500 débardeurs (39 %) ayant fait l'objet d'une telle vérification avaient un casier judiciaire. À Charlottetown, c'était 28 sur 51 ou 54 %.
- Une équipe intégrée de 12 personnes surveillait les activités du crime organisé au Port de Halifax ainsi qu'au Québec et en Ontario.

David McKinnon, chef de la Force policière de Halifax, a informé les membres du Comité de la participation de son corps de police aux mesures de sécurité dans le Port.

- Après le démantèlement de la police portuaire, l'Administration portuaire de Halifax a passé un contrat afin d'obtenir une force spécialisée comprenant un sergent d'état-major, un agent du renseignement et huit policiers. La recherche du renseignement était essentielle parce qu'elle aidait à déterminer lesquels des 2 500 conteneurs devaient faire l'objet d'une vérification.

- Selon M. McKinnon, les responsables de la sécurité portuaire ne possédaient ni le personnel ni l'équipement nécessaires. Il fallait davantage de policiers, de douaniers et d'équipement moderne pour vérifier les conteneurs.

John Fagan, directeur de la Division du renseignement et de la contrebande de la région de l'Atlantique, à l'Agence des douanes et du revenu du Canada, a abordé le travail accompli par les douaniers.

- À Halifax, les douaniers effectuaient déjà l'inspection complète de 3 % des conteneurs, mais davantage de ceux-ci faisaient l'objet d'une vérification partielle. Ce taux était conforme à l'objectif national proposé et était supérieur à celui pour les autres ports canadiens. Il était parfois le double du taux de vérifications aux États-Unis.
- Sur le plan de la sécurité, les lacunes comprenaient la sécurité insuffisante et l'absence de laissez-passer pour surveiller les allées et les venues sur les quais. Il y a davantage de collaboration avec le service de police de Halifax et la GRC, particulièrement en ce qui concerne l'échange de renseignements.
- Les priorités consistaient à améliorer le ciblage des conteneurs et à acquérir les installations où les conteneurs pourraient être rapidement déchargés et où leur contenu pourrait être stocké pendant l'inspection complète. En tablant sur la recherche du renseignement, on pourrait peut-être retrouver davantage des véhicules volés qui sont expédiés à l'étranger et transitent par le port. Recevoir préalablement des renseignements sur l'équipage et les 138 000 passagers des paquebots de croisière améliorerait le contrôle de l'immigration.
- Selon lui, les choses se sont améliorées considérablement. Par rapport à la police portuaire, les policiers actuellement en service au port concertent mieux leurs efforts et travaillent davantage en collaboration avec les douaniers.
- Les Hells Angels sont la principale organisation criminelle dans le port de Halifax. Le problème sur les quais commence peut-être dans les bureaux qui sont infiltrés par cette organisation.

L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE HALIFAX

Des représentants de l'Administration portuaire de Halifax ont décrit les mesures mises en œuvre pour assurer la sécurité dans le port.

- Les autorités portuaires ont mis en œuvre un plan d'urgence en vertu duquel le ministère de la Défense nationale et la Garde côtière du Canada concertent leurs efforts pour faire face à diverses situations d'urgence. Le plan est constamment mis à jour, et des exercices sont effectués.
- L'Administration portuaire a élaboré des plans en vue d'instaurer un système de cartes d'identité avec photographie dans le port et d'améliorer la surveillance des clôtures et la surveillance à l'aide de caméras. Le regroupement des employeurs de Halifax vérifie déjà les dossiers des nouveaux employés et la police de Halifax sera mise à contribution en ce qui concerne les contrôles de sécurité. Cependant, l'effectif déjà en poste aura des droits acquis. Les entreprises de manutention embauchent les personnes dont le nom figure sur la liste des employés possédant les compétences nécessaires. Elles n'ont recours qu'aux bureaux d'embauchage syndicaux pour obtenir le personnel supplémentaire.
- Les représentants de l'Administration portuaire de Halifax ne sont pas au courant des activités du crime organisé dans le port. L'Administration ne fait que louer les installations, mais elle a néanmoins convenu qu'une sécurité accrue améliorerait les activités commerciales du port et elle serait disposée à examiner de nouveau le concept des expéditions sous douane et ayant fait l'objet d'un prédédouanement à destination des États-Unis.

JEUDI 24 JANVIER

Le brigadier-général Mitchell et le colonel Barry MacLeod, commandant du 3e Groupe de soutien de secteur (3 GSS) a donné les explications suivantes au Comité.

- Environ 4 000 employés travaillent à la base de Gagetown, dont 3 100 sont des militaires. Durant l'été, l'arrivée des stagiaires et des instructeurs vient gonfler ce chiffre d'environ 2 000.

On est aux prises avec plusieurs problèmes :

- Même durant l'hiver, on manque de chambres individuelles; 200 personnes ont dû cohabiter avec deux ou trois autres. Pendant l'été, les stagiaires et les instructeurs habitent dans des tentes.
- L'infrastructure de la base se dégrade, certains bâtiments étant en fait dangereux.
- Il y a des lacunes dans les services de soins de santé offerts aux familles militaires, particulièrement lorsqu'un conjoint souffre du syndrome de stress post-traumatique ou qu'un enfant a des besoins spéciaux. Les services offerts aux francophones à ce chapitre étaient si mauvais que certains militaires refusaient d'être affectés à Gagetown ou n'installaient pas leurs familles dans la base. Le gouvernement fédéral devrait être responsable des soins de santé offerts aux familles en raison de la disparité croissante entre les provinces en ce qui concerne les soins de santé et les services sociaux.
- Les installations de la base affectées à l'instruction devraient être rénovées. Ces rénovations coûteraient 100 millions de dollars, mais aucun montant ne figure dans le budget à cet égard.
- Puisque le personnel affecté à l'instruction a été réduit, il faut avoir recours à l'effectif des unités opérationnelles au Canada. Ces unités perdent des employés dont ils ont vraiment besoin, ce qui oblige les instructeurs à réduire le temps qu'ils consacrent à leur famille ou à leur perfectionnement professionnel.
- L'Armée de terre manque de personnel pour maintenir le rythme élevé des opérations et se moderniser.
- La collaboration avec le bureau de liaison d'Anciens Combattants Canada dans la base a été qualifiée de « fabuleuse », mais on pouvait offrir peu aux réservistes revenant d'un déploiement. Lorsque ces personnes ne font plus partie des Forces canadiennes, ce sont des autorités provinciales en matière de soins de santé qui doivent les prendre en charge.

Le jeudi après-midi, le colonel Mike Ward, commandant du Centre d'instruction au combat ainsi que les commandants des écoles de l'infanterie, de l'artillerie et de l'arme blindée ont comparu devant le Comité. Ils se sont exprimés avec simplicité et clarté. Selon eux, leur situation est insoutenable.

- Le matériel dont disposent les écoles et la formation offerte aux instructeurs devaient être constamment améliorés. Les écoles avaient besoin d'au moins 300 instructeurs permanents, pénurie qu'il a fallu combler en ayant recours à du personnel des unités opérationnelles. Le nombre des cours demandés augmentait constamment. Pendant que l'effectif permanent a été réduit de 25 %, le nombre de stagiaires dans les écoles et le nombre de jours d'instruction sont passés respectivement de 1 429 à 2 342 et de 50 000 à 100 000. Cette nouvelle situation a obligé les écoles à utiliser davantage le personnel des unités opérationnelles de la Force régulière et de la Réserve. À cet égard, on est passé de 350 à 2 000. La situation devrait empirer avant de s'améliorer parce que les officiers qu'on vient de recruter devront être formés immédiatement. De plus, lorsque le personnel non officier aura terminé l'entraînement de base, il sera affecté dans les différentes écoles pour y recevoir la formation nécessaire dans les divers groupes professionnels militaires et spécialités.
- Le dilemme auquel fait face l'Armée de terra a été clairement résumé : « La taille de l'Armée de terre est trop grande pour le budget qui nous a été accordé, mais trop petite pour ce qu'on attend d'elle. »

La dernière présentation a eu lieu dans les installations 403e Escadron qui forme les pilotes de l'hélicoptère CH-146 Griffon dont on se sert pour appuyer l'Armée de terre. Le lieutenant-colonel Black, commandant de l'Escadron, a énuméré les défis que le Comité commence à bien connaître, notamment la pénurie de personnel qui oblige l'escadron à avoir recours aux réservistes, la pénurie de techniciens qui amène les techniciens d'aéronefs à effectuer le travail des techniciens informatiques, etc. Malgré ces problèmes, on espérait modifier le Griffon pour le doter notamment des capacités de reconnaissance et d'appui-feu dont l'Armée de terre a besoin.

RAPPORT DE VISITES D'ÉTUDE : 4-7 FÉVRIER 2002
WASHINGTON, D.C.

PRODUIT POUR LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

RAPPORT SUR LE VOYAGE D'ENQUÊTE
WASHINGTON, 4-7 FÉVRIER 2002

LUNDI 4 FÉVRIER

Dans la matinée, le Comité est informé par des représentants de l'ambassade du Canada. La documentation fournie est brève et succincte. Elle a trait, entre autres, aux sujets suivants :

- Les activités du Canada depuis le 11 septembre, notamment en ce qui concerne la contribution du Canada à la lutte contre le terrorisme et les mesures prises de concert par les deux pays pour accroître la sécurité à la frontière et circonscrire les gens et les envois qui pourraient poser des problèmes de sécurité. Cette partie de la séance d'information est axée sur l'idée que le Canada ne fait pas partie du problème de sécurité des États-Unis, mais de sa solution. Il n'en reste pas moins que le Canada est largement considéré comme un maillon faible pour la sécurité américaine.
- Sécurité de l'énergie. Les États-Unis sont conscients de leur dépendance à l'égard de l'énergie sous-marine. Les gens ne savent pas en général que c'est le Canada, et non l'Arabie saoudite, qui est le plus important fournisseur d'énergie des États-Unis, et ils ne savent guère que le Canada possède de vastes réserves d'énergie sous la forme de sables bitumineux, de champs gaziers et d'un potentiel hydroélectrique encore non exploité.
- Les irritants commerciaux, comme la question du bois d'œuvre et les exportations d'acier.
- L'humeur au Capitole semble tendue et les opinions concernant la sécurité et la poursuite de la guerre contre le terrorisme, fortement partagées. En dehors de ces questions, le Congrès est étroitement divisé, et ses travaux ont été interrompus pendant trois mois à cause de l'incident de l'anthrax.
- Les dépenses de la défense vont augmenter rapidement, et les relations entre le Canada et les États-Unis seront dominées par le thème de la sécurité : sécurité à la frontière, Système de défense antimissile, défense du territoire. Le développement des forces

conventionnelles américaines sera alimenté par la technologie et amplifiera le problème de l'interopérabilité avec les alliés des États-Unis.

- Les États-Unis reconnaissent l'importance du rôle du Canada dans l'accueil de 30 000 voyageurs détournés de leurs destinations et de sa contribution à la guerre contre le terrorisme. Cela compensera les questions relatives au faible budget canadien de la défense, à la « passoire de la frontière », aux « centaines » d'organisations terroristes, etc.
- Le Congrès a accordé des crédits nettement supérieurs à la défense antimissile cette année. Les représentants du gouvernement comprennent la position neutre adoptée par le Canada, mais en sont irrités.

Le lundi après-midi, le Comité écoute les exposés du commandant Steven Flynn, de la Garde côtière américaine et attaché supérieur au *Council for Foreign Relations*, et de M^me^ Jane Alexander, sous-directrice de la DARPA (*Defence Advanced Research Projects Agency*).

A. Exposé du commandant Flynn

Le commandant Flynn s'inquiète énormément, depuis plusieurs années, du problème de sécurité que représente le fret maritime. En 2000, 11,6 millions de conteneurs sont passés par les systèmes américains d'inspection à la frontière, mais ils n'ont, dans la grande majorité des cas, pas été inspectés. On ne sait pas grand-chose de nombreux conteneurs : leur manifeste de cargaison ne comporte que des renseignements très généraux sur le contenu et peut ne rien indiquer sur l'expéditeur original ou le client destinataire.

Environ 2 % des conteneurs font l'objet d'une forme d'inspection, qui ne consiste généralement qu'en une ouverture de la porte arrière et un coup d'œil à l'intérieur sans déchargement et inspection effectifs du contenu. Le choix des conteneurs qui sont inspectés est trop souvent fonction d'une simple étude des documents au lieu de renseignements confidentiels concernant l'expéditeur, la ligne de navigation, les ports d'escale ou le client destinataire.

Tout ce qui inciterait les autorités américaines à interrompre le mouvement de conteneurs pour en inspecter le contenu aurait des répercussions catastrophiques sur des ports comme celui de Halifax, qui reçoit et envoie des milliers de conteneurs dont la destination finale est les États-Unis.

Le commandant Flynn présente au Comité un plan qui permettrait de séparer la grande majorité des conteneurs à faible risque des 2 % qui doivent faire l'objet d'une inspection minutieuse. Le plus gros du commerce maritime international passe par une poignées de très grands ports comme Long Beach, Los Angeles, Hong Kong, Singapour, Hambourg, Anvers et Rotterdam. Si ces ports convenaient de normes communes en matière de sécurité, de rapports et de partage d'information concernant les exploitants, les actes de transport et les cargaisons, ces normes deviendraient internationales pratiquement du jour au lendemain. Selon ces normes, les conteneurs devraient être chargés dans des locaux à haute sécurité approuvés, munis de sceaux de haute sécurité et de capteurs permettant de déterminer si les sceaux ont été endommagés. La circulation des conteneurs serait contrôlée d'un port à l'autre et jusqu'à leur destination finale par le système mondial de localisation (GPS).

B. Exposé de Madame Jane Alexander

Madame Alexander explique le travail de la principale agence américaine de recherche et développement. La DARPA dispose d'un budget de plus de 2 milliards de dollars pour financer la recherche de solutions « radicales » aux problèmes technologiques éventuels des 10 à 15 prochaines années. Elle a, par exemple, commencé d'examiner les aspects technologiques du terrorisme biologique il y a huit ans : ainsi, quoique les États-Unis n'étaient pas complètement préparés à quelque chose comme les attaques à l'anthrax, leurs mesures se sont révélées suffisantes. De la même façon, un projet est en cours pour déterminer si et dans quelles conditions un groupe pourrait commettre des actes terroristes et le genre d'événements qui pourraient déclencher une attaque.

Analysant la supériorité technologique croissante de l'armée américaine par rapport à ses alliés, Canada inclus, Madame Alexander fait remarquer qu'il existe des problèmes d'interopérabilité au sein de l'armée américaine comme entre elle et ses alliés.

MARDI 5 FÉVRIER

Le mardi matin, le Comité rencontre le Comité spécial du Sénat sur le renseignement et le Comité spécial de la Chambre sur le renseignement des États-Unis. Le sénateur Kenny, président

du Comité canadien, commence par rappeler que le Canada considère les événements du 11 septembre comme une attaque non pas seulement contre les États-Unis, mais contre toute l'Amérique du Nord : il y a eu aussi des Canadiens parmi les morts du *World Trade Centre*. Il ajoute que le Canada ne fait pas partie du problème de sécurité des États-Unis, mais de sa solution. Les deux pays doivent collaborer pour resserrer le contrôle à la frontière et améliorer l'échange d'information confidentielle.

Les membres de la délégation américaine expriment leur reconnaissance pour l'amitié et la collaboration des Canadiens, notamment la coopération du Service canadien du renseignement de sécurité dans l'identification des terroristes du 11 septembre. Les Canadiens font remarquer que chaque pays doit s'efforcer d'unifier le produit de leurs organismes de renseignement : à l'heure actuelle, il y a de fortes chances que des renseignements cruciaux ne soient pas transmis en temps voulu et ne soient donc pas communiqués à l'échelle internationale.

Les deux parties conviennent qu'une bonne qualité de renseignement et le partage de données sont indispensables à l'amélioration de la sécurité à la frontière et à la garantie d'une libre circulation des biens et des personnes. Pour favoriser à la fois la sécurité et le libre échange, il faut circonscrire les moyens d'identifier les 98 % de circulation à faible risque à la frontière. Il est question de certains moyens technologiques (identification biométrique -- et la possibilité d'un système unique d'inspection pour les conteneurs et des patrouilles mixtes à la frontière pour que celle-ci soit plus sûre et plus efficace).

Les membres du Congrès demandent une séance d'information sur la loi anti-terrorisme du Canada et discutent de la façon dont les deux pays traiteraient les terroristes potentiels. Les membres de la délégation canadienne soulèvent la question des réfugiés qui passent par les États-Unis grâce à des visas de touriste faciles à obtenir pour ensuite demander le statut de réfugié à la frontière canadienne : on s'interroge sur la réticence américaine à convenir d'un système d'asile dans un pays tiers pour faire cesser le « magasinage » du pays de refuge. Les différences de traitement entre les deux pays sont mises en lumière.

Le mardi après-midi, le Comité écoute les exposés de Michael O'Hanlon, attaché supérieur aux Études de politique étrangère à l'Institut Brookings, et de Joseph Cirincione, directeur principal du projet de non-prolifération de la Fondation Carnegie.

M. O'Hanlon analyse la récente augmentation de 48 milliards de dollars prévue pour la défense des États-Unis, en rappelant que le budget de la défense passera de 350 milliards cette année à 450 milliards en 2007. L'approvisionnement a diminué en pourcentage du budget, mais il passera d'environ 60 à 70 milliards de dollars.

- Interrogé par les Canadiens, il reconnaît que la question du traitement des prisonniers talibans et des membres d'Al Qaïda est devenue une catastrophe sur le plan des relations publiques : les Talibans étaient des prisonniers de guerre, alors que les membres d'Al Qaïda ne l'étaient pas.
- Sur le plan de la défense antimissile, il fait remarquer que l'Irak et la Corée du Nord ont des missiles Scud et qu'ils sont en train de mettre au point des missiles nucléaires à plus longue portée. Au départ, les alliés étaient fortement opposés. La valeur d'un missile balistique est plus grande qu'une menace à la bombe ordinaire comme instrument de chantage. La participation du Canada serait utile à la fois sur plan de la défense du territoire et sur le plan de la défense antimissile en raison de NORAD.

M. Cirincione rappelle que l'administration Bush se détourne des traités de limitation des armes conclu dans les années 1960 et suivantes (non-prolifération, Traité concernant la limitation des systèmes antimissiles balistiques, etc.) pour revenir à la politique adoptée dans les années 1950 par Eisenhower sur le contrôle des exportations de technologie. L'administration Bush estime que trop de pays trichent et ne respectent pas les traités.

- La Russie a vendu de la technologie nucléaire à la Corée du Nord, qui a détourné du combustible de centrales électriques pour alimenter la production d'armes.
- On sait que l'Irak viole les traités sur les produits chimiques et les traités de non-prolifération.
- L'Iran est soupçonné de violer les traités biologiques et nucléaires.

Le conférencier définit dans les termes suivants la situation nucléaire des pays de l'Axe du Mal : la Corée du Nord est très près de devenir une puissance nucléaire, l'Irak a un plan, mais pas de matériel, et l'Iran n'a ni plan ni matériel.

En fin d'après-midi, le mardi, le Comité rencontre les membres du Comité sénatorial des forces armées. On attire l'attention sur la différence des budgets canadien et américain consacrés aux forces armées, celui des États-Unis approchant les 3 %. L'importance du budget canadien est fonction d'un degré différent de sécurité/insécurité.

Les Canadiens rappellent l'importance de l'amélioration de la sécurité pour des ports comme celui de Halifax et font remarquer que la loi anti-terrorisme sacrifie une partie des droits de la personne et que chaque pays doit unifier ses communications avec ses propres agences avant de pouvoir échanger des renseignements à l'échelle internationale.

Les Américains soulèvent la question de la capacité nucléaire et l'armement en missiles de la Corée du Nord et de la défense antimissile. Les Canadiens répondent que le soutien du Canada à la défense antimissile et à l'extension de la guerre en Afghanistan serait fondé sur des arguments convaincants, mais que le Canada aborderait la question dans un esprit ouvert. La question du traitement des prisonniers talibans et des prisonniers d'Al Qaïda est soulevée.

Concernant la défense du territoire, on fait remarquer que le Canada apprécie le modèle de NORAD en raison de sa structure de commandement binationale. La proposition qui serait présentée au président inclurait le Canada, mais on en sait peu de choses.

MERCREDI 6 FÉVRIER

La rencontre du Comité, mercredi matin, avec le Comité des forces armées de la Chambre est extraordinaire. Y participent le président, l'honorable Bob Stump, et le membre hiérarchique de la minorité, l'honorable Ike Skelton, ainsi qu'un certain nombre d'autres membres.

Dans son mot d'ouverture, M. Skelton rappelle que, quand tout va bien, nous tenons nos amis pour acquis, mais que, lorsque nous en avons vraiment besoin, ils sont là pour nous. La discussion porte sur un certain nombre de questions variées : la nécessité de collaborer pour parer à

la menace terroriste, les problèmes qui se posent à la frontière et la nécessité de veiller à la sécurité des conteneurs, la réduction du budget de la défense dans les pays de l'OTAN, le système de défense antimissile et la façon dont toute « militarisation » de l'espace déclencherait l'alarme au Canada, etc.

Un membre du comité américain propose alors de créer des relations directes de comité à comité sous la forme d'un groupe de travail binational spécial ou permanent sur le terrorisme qui se réunirait régulièrement pour discuter des politiques et des tactiques anti-terroristes et pour s'assurer que les comités américains tiennent compte des préoccupations de leurs alliés canadiens et européens. Les membres des comités canadiens et américains conviennent que des réunions régulières seraient utiles.

À la fin de notre discussion avec les membres du Comité des forces armées de la Chambre, le secrétaire à la Défense Rumsfeld se joint à nous. Il commence par dire qu'il se souvient du rôle du Canada dans la protection des Américains au cours de la prise d'otages en Iran, puis il remercie le Canada de son appui depuis le 11 septembre. Il exprime son opinion actuelle sur la création d'un commandement militaire unifié qui engloberait l'Amérique du Nord et compléterait le système civil de défense du territoire mis en place par le gouverneur Ridge.

Le secrétaire Rumsfeld fait remarquer que toute proposition présentée au président tiendra compte des préoccupations du Canada concernant la structure de commandement, notamment de NORAD. La structure de commandement de NORAD continuerait d'être binationale et de respecter la souveraineté de chaque nation. Dans le cadre du nouveau commandement, il serait possible d'avoir des unités aériennes et navales américaines et canadiennes puisqu'elles sont déjà habituées à s'entraîner et à combattre ensemble. Quant à l'interopérabilité, le secrétaire rappelle que les budgets de l'OTAN ont baissé en pourcentage du PIB et que, même aux États-Unis, les dépenses militaires sont inférieures aux 6 % de l'époque du président Eisenhower. En dehors de l'augmentation du budget de la défense, le secrétaire propose une augmentation de la spécialisation : dans le cadre d'un large éventail de capacités, chaque pays devrait choisir de faire exceptionnellement bien certaines choses, qu'il s'agisse de ponts aériens, de forces spéciales, etc.

À la fin de la discussion, le Comité est invité à écouter le discours d'ouverture du secrétaire Rumsfeld à l'audience. À l'audience également, l'amitié et l'aide du Canada sont saluées chaleureusement.

Après avoir rencontré le Comité des forces armées de la Chambre, le Comité est chaleureusement accueilli par les représentants de la section canadienne des Affaires de l'hémisphère ouest du Département d'État américain. Ceux-ci s'empressent de dire qu'aucun pays plus que le Canada n'a réagi aussi bien aux événements du 11 septembre et qu'ils ont d'excellentes relations avec M. Manley et son personnel ainsi qu'avec les agences de sécurité canadiennes, notamment avec le Service canadien du renseignement de sécurité et la GRC. La coopération militaire est décrite comme « une lutte côte à côte en Afghanistan ». Les représentants ajoutent que, sur le plan des négociations en matière de sécurité, il n'y a eu aucune difficulté : installations/inspections mixtes, intégration des patrouilles de frontière, projet pilote NEXUS (dont l'expansion est considérée comme presque certaine une fois conclu l'accord sur la carte d'identité biométrique pour les voyageurs qui passent souvent la frontière), tout était sur la table.

Concernant les questions liées à la défense, les représentants ont fait remarquer que tous les alliés de l'OTAN doivent développer leurs capacités et accroître leurs dépenses. Cela dit, ils reconnaissent que le budget du Canada en matière de sécurité a augmenté considérablement et que, à certains égards, les forces aériennes et navales du Canada sont les plus interopérables parmi les alliés.

Après cette séance d'information au Département d'État, le Comité rencontre le major-général Dunn et des représentants de la défense au Pentagone. Le général Dunn commence par demander aux membres du Comité comment ils envisagent l'avenir des forces armées canadiennes. Le Comité répond que les Canadiens comprennent la nécessité d'augmenter le budget de la sécurité, mais qu'ils ne sont pas convaincus qu'il faille augmenter considérablement le budget de la défense. Sur le plan de la défense du territoire, le nouveau commandement regrouperait des unités militaires et créerait des liens avec la Garde côtière et les forces distinctes de la Garde nationale. Il est clair que des unités des forces aériennes canadiennes pourraient être intégrées à cette structure, mais le ministère américain de la Défense songe également à élargir NORAD aux

zones terrestres et maritimes. Le Comité répond que le Canada doit d'abord avoir une idée claire de cette « architecture » pour pouvoir la soumettre à l'opinion publique.

Le mercredi après-midi se termine par de courtes séances d'information sur le point de vue des États-Unis sur l'expansion de l'OTAN, le système de défense antimissile et la défense du territoire.

M. Crouch semble suggérer que les pays de la Baltique, peut-être aussi la Bulgarie et la Roumanie, sont plus près d'être admis que la Slovénie et la Slovaquie et que la Macédoine et l'Albanie ne sont absolument pas prêtes. L'expansion rendrait l'obtention d'un consensus plus difficile et exacerberait le problème des différents niveaux d'interopérabilité au sein de l'alliance. Il s'agira de faire le nécessaire pour améliorer l'interopérabilité.

Le système de défense antimissile est présenté comme un changement par rapport à une stratégie axée sur les armes nucléaires offensives qui serait systématiquement réduite et comme une nouvelle stratégie de développement d'une capacité de défense limitée permettant d'intercepter la poignée de missiles que des États renégats pourraient mettre au point d'ici une dizaine d'années. Ce que cela veut dire pour le Canada, c'est que ni les missiles ni leurs charges nucléaires ou biologiques ne respecteraient les frontières.

Le nouveau commandement de la défense du territoire est présenté comme un moyen de regrouper la capacité de défense aérienne et de créer des voies de communication plus claires avec la Garde côtière et la Garde nationale dans le but de placer le ministère de la Défense en meilleure position pour aider les autorités civiles en cas d'urgence. Bien que, en théorie, les urgences sont prises en charge d'abord à l'échelle locale, puis à l'échelle de l'État et, enfin, à l'échelle fédérale à la demande du gouverneur de l'État, dans la pratique, le ministère de la Défense intervient très rapidement puisque les commandants locaux réagissent en prévision d'une demande d'aide.

Mercredi soir, à la demande de son président, l'honorable Porter Goss, le Comité rencontre pour la seconde fois le Comité du renseignement de la Chambre. M Goss commence par rappeler combien la sympathie et l'appui des Canadiens ont été importants pour les États-Unis, psychologiquement tout autant que matériellement. Il ajoute qu'il est heureux que le Canada ait substantiellement augmenté ses dépenses dans le domaine de la sécurité, notamment le budget du

Service canadien du renseignement de sécurité, parce que le renseignement est au cœur de la campagne anti-terroriste.

Son Comité sait depuis des années que le réseau de renseignement américain est sous-financé. Il estime que la coopération des États-Unis et du Canada en matière de renseignement est excellente et rappelle que, à titre de fédérations, nous avons beaucoup de problèmes communs, notamment en ce qui concerne la circulation de l'information entre l'échelle locale et l'échelle fédérale et la difficulté de surmonter l'habitude du secret et les guerres de clans.

Il affirme que les prisonniers talibans et les prisonniers d'Al Qaïda sont bien traités (il s'est rendu sans prévenir dans l'enceinte), mais qu'il a fallu les interroger. Il affirme également qu'il a accès à de l'information classifiée qui atteste les références à « l'Axe du Mal ». Les membres de la délégation canadienne répondent en faisant remarquer que les Canadiens critiquent le refus de reconnaître le statut de prisonnier de guerre au moins aux captifs talibans et que le Canada n'envisagera d'élargir la guerre que si l'on dispose de preuves contre chacun des pays considérés comme étant une menace, à savoir la Corée du Nord, l'Iran et l'Irak.

JEUDI 7 FÉVRIER

Dans la matinée, le Comité rencontre des membres des comités judiciaires du Sénat et de la Chambre. On rappelle que les terroristes ont exploité les lois canadiennes sur l'immigration, plus libérales, et que, si les lois canadiennes et américaines sur les réfugiés et sur l'immigration ne sont pas harmonisées, les États-Unis pourront être contraints d'adopter une politique plus stricte. On suggère la création d'un groupe de travail mixte canado-américain pour arrêter Ben Laden. Les Canadiens répondent que, en dehors de Ressam, rien n'indique que d'autres terroristes soient entrés aux États-Unis par le Canada et que 20 000 personnes ont été refoulées à la frontière canado-américaine. Les deux pays doivent consacrer plus de ressources à la protection de la frontière.

Les États-Unis y consacreront 50 millions de dollars, à parts égales en technologie et en personnel supplémentaire. On fait l'éloge de la loi anti-terrorisme canadienne. Les législateurs américains proposent que les compagnies aériennes internationales envoient au moins leur

manifeste à l'avance et que le numéro de passeport des passagers soit enregistré avant qu'un avion se rende aux États-Unis. La discussion porte sur le projet de frontière intelligente et la nécessité d'améliorer la sécurité dans les ports. On rappelle que le Canada inspecte un plus fort pourcentage de conteneurs et que près de 40 % des réfugiés arrivent par les États-Unis. La présélection est efficace, mais il faut intégrer plus encore les données de sources diverses.

On parle abondamment de la question de l'asile dans un pays tiers. Les législateurs américains sont très mécontents de leurs services d'immigration, de leur arriéré et de leur incapacité à renvoyer les personnes qu'ils ont décidé d'expulser. Les chiffres relatifs aux taux d'acceptation de réfugiés sont différents dans chaque pays, et on propose de mieux harmoniser le système de détermination du statut de réfugié. Il serait difficile pour les États-Unis de s'entendre sur un système d'asile dans un pays tiers car l'administration fixe des quotas.

Le Comité termine sa visite par une séance d'information sur la défense du territoire avec Frank Miller, conseiller du président sur les affaires militaires, et l'ambassadeur John Maisto. Ils étoffent, dans un certain détail, les observations du secrétaire à la Défense Rumsfeld.